RELATORIO

N.º 60

DA

COMPANHIA PAULISTA

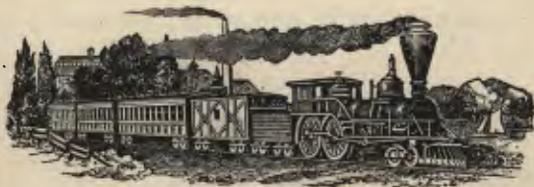
DE

VIAS FERREAS E FLUVIAES

PARA A SESSÃO DE

ASSEMBLÉA GERAL

EM

30 DE JUNHO DE 1909

SÃO PAULO
Typographia e Papelaria de Vanorden & Cia.
7, 9 e 11 — Rua do Rosario — 7, 9 e 11
1909

Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes

Senhores Accionistas

EM obediencia ao que determinam os Estatutos da Companhia, vem a Directoria trazer ao vosso conhecimento os principaes factos occorridos durante o anno social de 1908, e, ao mesmo tempo, submetter ao vosso esclarecido juizo as contas e o balanço correspondentes ao referido periodo, acompanhados do parecer do Conselho Fiscal, documentos esses que estiveram em tempo á vossa disposição, na fórma da lei.

Directoria

Tendo estado ausente do paiz, do mez de maio ao mez de dezembro do anno passado, o Presidente da Directoria, Snr. Conselheiro Antonio da Silva Prado, passaram as funcções de seu cargo a ser desempenhadas, nos termos dos Estatutos, pelo Snr. Dr. Francisco Antonio de Souza Queirós, tendo sido a vaga de Director prehenchida, mediante as formalidades legaes, pelo Accionista Snr. Dr. João Alvares Rubião Junior, membro do Conselho Fiscal.

Tambem esteve no estrangeiro, durante alguns mezes do anno passado, em busca de melhoras para o seu estado de saude, o Director Snr. Coronel João Baptista de Mello e Oliveira, que, durante o seu impedimento, foi substituido pelo Accionista Snr. Dr. Antonio de Padua Salles, mediante as mesmas formalidades.

Tendo reassumido as funcções de seu cargo em principios de agosto de 1908, ainda poude o Coronel João Baptista de Mello e Oliveira prestar seus dedicados serviços á Companhia até ao mez de outubro do mesmo anno, quando a morte veio surprendel-o em seu posto, privando o Estado de S. Paulo de um dos seus mais prestimosos filhos, e a Companhia Paulisto de um amigo e prestante servidor.

A Directoria aqui consigna um voto de profundo pesar pela perda de seu estimado e distincto companheiro.

Para prehencher provisoriamente a vaga aberta foi convidado, na fórma dos Estatutos, o Snr. Dr. João Alvares Rubião Junior, que tomou posse do cargo em 28 de maio do corrente anno, e o exercerá até que se faça a eleição definitiva, na proxima reunião da Assembléa Geral.

Conselho Fiscal

Compete-vos tambem eleger os membros e supplentes do Conselho Fiscal, que têm de funccionar durante o proximo anno social de 1910.

Trafego

O trafego funccionou com a costumada regularidade em todas as linhas da Companhia, as quaes medem actualmente a extensão total de 1114 kilometros, inclusive o ultimo trecho construido, de Bebedouro a

Barretos, tendo sido de 2.754.283 o numero total de trens-kilometro que as percorreram durante o anno de 1908, contra o algarismo de 2.647.384, registrado no anno anterior.

O numero dos passageiros e animaes transportados, a tonelagem das cargas, bagagens e encommendas despachadas, bem como o numero dos telegrammas expedidos durante o anno de 1908, e os dados correspondentes aos quatro annos anteriores constam do seguinte quadro:

Annos	Passageiros	Animaes	Toneladas de bagagens e encom.	Toneladas de café	Toneladas de mercadorias diversas	Telegrammas
1904	913.772	24.420	9.123	365.803	367.719	238.615
1905	949.794	29.638	9.477	356.396	369.004	233.631
1906	977.029	26.985	10.989	590.797	392.845	263.504
1907	1.117.827	31.490	11.526	527.107	448.676	319.179
1908	1.084.081	36.072	12.558	474.083	485.659	296.133

Mostram estes algarismos que os varios elementos de trafego manifestaram-se, no exercicio proximo findo, em condições de vantajoso confronto com os dados correspondentes dos exercicios anteriores.

Se o volume do café carregado não podia deixar de apresentar alguma diminuição relativamente á massa da exportação consequente á extraordinaria colheita de 1906, vê-se entretanto que o total do movimento geral de mercadorias continuou a manter a mesma escala ascendente dos ultimos annos, evidente symptoma caracteristico do desenvolvimento economico da vasta zona servida pelas linhas da Companhia.

Tem a Companhia continuado a fazer gratuitamente o transporte de immigrantes e suas bagagens para o interior do Estado, elevando-se a 17.201 o numero dos que conduziu no ultimo anno, e a. . . . 89:645$610 réis a importancia que deixou de receber pelo serviço prestado.

Como é sabido, foi a Companhia Paulista que iniciou em S. Paulo, no anno de 1882, o transporte gratuito de immigrantes e suas bagagens. Desde essa epoca até 31 de dezembro de 1908, tem ella dado passagens em seus trens, muitos dos quaes formados exclusivamente para esse fim, a 570.024 immigrantes, cujo transporte teria custado, se houvesse sido pago, a somma de 2.569:267$240 réis.

Movimento financeiro

O balancete da receita e despesa do exercicio, que se acha annexo, com os convenientes detalhes, apresenta resultado muito satisfactorio.

Os algarismos respectivos, bem como os dados correspondentes aos quatro annos anteriores, constam do seguinte quadro:

ANNOS	Receita	Despesa	Saldo	Relação da despesa para a receita
1904	18.259:883$130	9.241:364$907	9.018:518$223	51%
1905	18.421:280$525	8.698:431$263	9.722:849$262	47%
1906	27.110:074$320	8.659:739$026	18.450:335$294	31%
1907	24.861:763$568	10.327:340$869	14.534:422$699	41%
1908	22.664:421$802	10.416:979$838	12.247:441$964	45%

Se a receita geral apurada em 1908 foi inferior á dos dois annos anteriores, deve-se o facto á enorme colheita de café de 1906, grande parte da qual foi exportada em 1907, assim como á importante reducção de tarifas posta em vigor em meiados de 1907. Ainda assim, a receita do ultimo exercicio, segundo se deduz dos dados acima expostos, foi superior á média annual do ultimo quinquennio.

A despesa do ultimo exercicio excedeu o limite ordinario em virtude de importantes gastos de caracter

extraordinario, entre os quaes releva mencionar o emprego de dormentes metalicos em extenso trecho da rede de bitola larga, a substituição de trilhos na Secção Rio Claro e a acquisição de locomotivas e vagões para a mesma.

O saldo que se apurou em 1908, no valor de 12.247:441$964 réis, accrescido dos lucros que passaram do anno anterior, na importancia de. . . . . . 3.160:746$380 réis, e desta fórma elevado á somma de 15.408:188$344 réis, teve, mediante audiencia e approvação do Conselho Fiscal, a seguinte distribuição, que a Directoria submette á vossa sancção:

Pagamento de juros da divida externa.	1.881:304$280
Para o fundo applicado á amortisação do custo da Estrada de Ferro do Rio Claro	754:307$050
Para pagamento dos dividendos do 1.º e 2.º semestre do exercicio	8.000.000$000
Imposto sobre os dividendos distribuidos. . . .	200:000$000
Para o fundo de reserva	200:000$000
Para a construcção do ramal de Baurú	1.000:000$000
Para acquisição de material rodante.	370:000$000
Lucros que passam para o exercicio seguinte . .	3.002:577$014
Somma.	15.408:188$344

Divida externa

Fizeram-se pontualmente, em 1908, as remessas devidas para pagamento dos juros de 5 % do emprestimo externo de 1892, contrahido para a compra da Estrada de Ferro do Rio Claro, os quaes importaram em 1.881:304$280 réis.

Além disso, resgataram-se no anno proximo findo 470 obrigações do referido emprestimo, no valor de £ 47.000, mediante o dispendio de 754:307$050 réis, o que elevou o total do resgate operado até o referido anno á importancia de £ 437.600, tendo a Companhia despendido com isso 9.813:326$725 réis.

Em 31 de dezembro de 1908, achava-se a divida da Companhia reduzida á quantia de £ 2.312.400.

Fundo de amortisação do custo da Estrada de Ferro do Rio Claro

Com a quantia de 754:307$050 réis, levada ao credito desta conta, conforme mostra a distribuição do saldo do exercicio, fica o fundo applicado á amortisação do custo da Estrada de Ferro do Rio Claro elevado á somma de 9.813:326$725 réis.

Fundo de reserva

Levada a quantia de 200:000$000 de réis ao credito desta conta, conforme mostra a distribuição do saldo geral do ultimo exercicio, fica o fundo de reserva da Companhia elevado á importancia de . . . . . . 2.400:000$000 de réis.

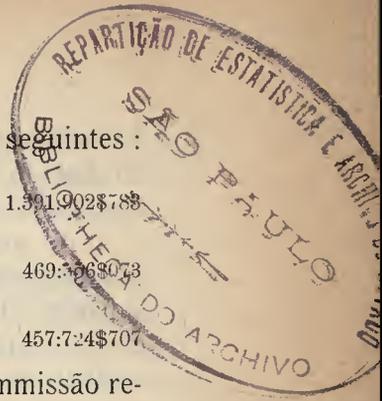
Parte desta importancia, no valor de . . . . 1.857:197$110 réis, acha-se actualmente empregada em titulos, representando o valor nominal de £. . . . 117.200, do emprestimo federal de 5 %, contrahido em Londres em 1903. A quantia restante, no valor de 542:802$890 réis, acha-se em dinheiro, depositada em bancos desta praça, a juros de 5 %.

Capital das vias ferreas de concessão do Governo de S. Paulo

Por officio de 29 de abril de 1908, serviu-se o Governo de S. Paulo dar-nos conhecimento do resultado da apuração a que procedeu a Commissão organisada para a tomada de contas do capital relativo ás linhas ferreas de concessão do mesmo Governo.

Pelo trabalho apresentado pela Commissão vê-se que as despesas por ella acceitas se elevam, para as differentes linhas, até 31 de dezembro de 1906, á somma de 77.533:822$322 réis, tendo sido glosadas despesas na importancia total de 3.011:967$408 réis.

As principaes verbas glosadas são as seguintes:

Importancia dos materiaes em deposito no Almoxarifado . . . . 1.391.902$783
20 % do custo total de 119.203 dormentes metalicos, assentados nos trechos de Jundiahy a Campinas e de S. Bento a Pirassununga . . . 469:366$073
50 % do custo total dos trilhos de 45 kilogrammas por metro linear, assentados em 1896 no trecho de Jundiahy a Campinas. . . . . . 457:724$707

As demais verbas impugnadas pela Commissão referem-se ás despesas feitas com os estudos para a construcção dos ramaes de Itatiba, de Limeira a Piracicaba, de Villa Americana á mesma cidade, dos prolongamentos do ramal de Agua Vermelha, de Ribeirão Bonito pelo valle do Jacaré, de Jahú a Bocaina e de Jahú a Bariry, a fundação dum Horto Florestal, e outras de menor importancia, importando todas em 692:789$845 réis.

Releva ponderar que a impugnação de taes despesas e a sua exclusão da conta de capital da Companhia, por parte da digna Commissão, vieram inteiramente desacompanhadas de razão justificativa.

As verbas impugnadas representando, sem excepção duma só, despesas effectivamente feitas, que a Companhia realisou *bona fide*, no empenho de servir, de melhorar ou desenvolver o apparelhamento technico de sua empresa, não poderão deixar de ser acceitas pelo Governo, em vista dos detalhados fundamentos que a Directoria teve ensejo de apresentar, em data de 1 de julho do anno passado, justificando ponto por ponto os lançamentos glosados.

Emprestimo a diversas empresas ferro-viarias

No intuito de fomentar o desenvolvimento economico da extensa zona tributaria do systema ferro-viario da Companhia, tem a Directoria procurado auxiliar

de varios modos as empresas constituidas no interior do Estado, para construir estradas de ferro de interesse regional.

As grandes vias de transporte valendo na proporção do numero e da importancia de suas linhas subsidiarias, claro está que a Companhia Paulista, prestando o seu concurso no sentido de animar e fortalecer o espirito de iniciativa local, para a realisação de quantos emprehendimentos daquella natureza sejam reclamados pelos differentes centros de producção do interior, não sómente serve os mais vitaes interesses do Estado, como tambem seu mais legitimo interesse proprio.

Posto isto, é sem duvida duplo motivo para nossas congratulações o desenvolvimento crescente, sobretudo nos ultimos tempos, das empresas que exploram o serviço ferro-viario na zona da Companhia Paulista, constituindo extensa rede subsidiaria do seu systema de penetração.

Contam-se entre estas a Companhia Estrada de Ferro de Araraquara, a Companhia Estrada de Ferro do Dourado, a Companhia Estrada de Ferro Pitangueiras e a Companhia Estrada de Ferro de Monte Alto, cujas linhas em trafego já medem a extensão total de algumas centenas de kilometros, relevando notar que se acham todos essas empresas a braços com novos prolongamentos, que elevarão de muito a kilometragem de suas linhas.

Obedecendo á orientação que se traçou, a Companhia Paulista não deixou de prestar o seu concurso para as obras dos novos prolongamentos, contribuindo com uma parte do capital necessario á sua construcção.

Assim é que, por escriptura lavrada em notas do 2.º Tabellião de S. Paulo, em 18 de janeiro do corrente anno, a Directoria deu por emprestimo á Companhia Estrada de Ferro de Dourado a quantia de 400:000$000 de réis, a juros de 7% ao anno e praso

de 5 annos, para auxiliar a construcção da estrada de ferro de Ribeirão Bonito a Bocaina e Bariry, com bitola de um metro, e o alargamento da bitola da estrada de Trabijú em demanda de Ibitinga.

Com o mesmo intuito subscreveu a quantia de 200:000$000 de réis do emprestimo por debentures, emittido nesta praça pela referida Companhia, no principio do corrente anno.

Ficou assim elevada a 600:000$000 de réis a importancia total do auxilio prestado pela Companhia Paulista áquella futurosa empresa, conforme auctorisação por vós concedida.

Servindo-se egualmente de auctorisação que lhe conferistes, a Directoria deu por emprestimo á Companhia Estrada de Ferro Pitangueiras, nos termos da escriptura de 17 de fevereiro do corrente anno, a quantia de 200:000$000 de réis, a juros de 7 % ao anno e prazo de 3 annos, para auxiliar a construcção do prolongamento de sua linha ferrea da cidade de Pitangueiras ao districto do Viradouro e da ponte sobre o rio Mogy-Guassú, destinada a permittir o entroncamento da referida linha na estrada da Companhia.

Ainda cumprindo o que foi deliberado na sessão de Assembléa Geral de 30 de junho de 1908, a Directoria subscreveu a quantia de 200:000$000 de réis do emprestimo recentemente emittido pela Companhia Estrada de Ferro de Araraquara, para o prolongamento de sua importante rede de viação.

Capital da Estrada Rio Claro

Como sabeis, apesar de ter sido a Estrada Rio Claro adquirida em 1892 por £ 2.775.000, tendo sido o pagamento de £ 25.000 realizado em dinheiro e o de £ 2.750.000 em debentures de 5 %, foi o res-

pectivo capital fixado, por decreto federal de 24 de junho de 1901, em £ 1.528.125, pelo que diz respeito ás linhas ferreas da concessão feita pelo Governo Imperial, constante do contracto de 4 de outubro de 1880, comprehendendo-se naquella importancia os materiaes existentes no respectivo almoxarifado, os melhoramentos realizados e o material rondante adquirido até 31 de dezembro de 1900, com applicação ao serviço das referidas linhas; tendo ficado ao mesmo tempo estabelecido que as despesas que se fizessem, a partir de 31 de dezembro de 1900, em novas construcções e augmento de material rondante, seriam annualmente apresentadas á approvação do Governo Federal, e a respectiva importancia em ouro incorporada ao capital.

Nesta conformidade, a Directoria tem submettido ao exame e approvação do Governo da União todas as despesas feitas desde aquella data, as quaes têm sido sempre approvadas.

As ultimas contas apresentadas são as que se referem ás despesas feitas no decurso do anno de 1906, na importancia de 138:258$954 réis, correspondente a £ 9325-5-6. Estas contas foram approvadas pelo decreto n. 6.987 de 10 de junho de 1908, sendo a sua importancia incorporada ao capital da Estrada Rio Claro, que, nos termos do art. 3 do referido decreto, foi declarado ficar sendo de £ 1.615.853-8-5.

No decurso dos annos de 1907 e 1908 nenhuma despesa escripturou a Companhia na conta do capital da Estrada Rio Claro.

Revisão das tarifas da Estrada Rio Claro

A fixação do capital da Estrada Rio Claro tem por effeito contractual a revisão das respectivas tarifas, quando, nos termos da clausula 9.ª do contracto de 1880, se verifique, de cinco em cinco annos, isto

é, nos annos de 1909, 1914 e seguintes, guardado o mesmo periodo, que a renda liquida, convertida em ouro, na base do cambio médio annual, depois de deduzida a verba destinada á amortisação do custo da estrada, excede a quota de 12% do capital, caso em que o excedente dividir-se-ha em duas partes eguaes, sendo uma applicada á reducção das tarifas, e outra em beneficio da Companhia.

Correndo, pois, actualmente um anno em que a revisão é dispositivo de contracto, é opportuno dizer como tem procedido a Companhia em face de seu compromisso.

No quinquennio proximo findo, a receita liquida da estrada Rio Claro, secção federal, foi a que consta do seguinte quadro, que tambem registra as quantias despendidas em cada anno do mesmo periodo com a amortisação de que trata a clausula contractual citada:

ANNOS	Receita liquida	Amortisação	Receita liquida depois de deduzida a amortisação	Cambio medio annual	Valor esterlino da receita liquida depois de deduzida a amortisação
1904	2.644:082$	783:116$	1.860:965$	12 7/32	£ 94.745
1905	3.160:294$	726:483$	2.433:810$	15 15/16	£ 161.620
1906	6.607:706$	647:368$	5.960:338$	16 11/64	£ 401.624
1907	4.698:854$	705:733$	3.993:121$	15 7/32	£ 253.210
1908	2.950:737$	754:307$	2.196:430$	15 5/32	£ 138.707

Dos algarismos expostos resulta que a receita liquida média do quinquennio foi de £ 209.981. Sendo de £ 1.615.853-8-5 o capital approvado pelo Governo, vê-se que a receita liquida média apresenta o excesso de £ 16.080 sobre o valor correspondente a 12% do capital.

Assim, na fórma do que dispõe o contracto, seria de £ 8.040, correspondente a cerca de 127:000$, o valor da reducção de tarifas imposta pelo excesso de renda.

A Companhia, porém, longe de esperar que tal acontecesse, para resolver melhorar o seu regimen de fretes, já em 1907 fez importantes reducções em suas tarifas, e ainda recentemente acaba de adoptar novas reducções, cuja importancia, sómente em relação ao trecho federal da Secção Rio Claro, deve ascender a perto de mil contos de réis, factos esses que bem evidenciam quanto tem sido ella solicita em attender aos interesses de ordem publica dependentes de sua empresa.

Ramal para Baurú

A Directoria já teve ensejo de fundamentar longamente as razões de varias ordens que teve a Companhia Paulista para atravessar o Tieté e levar a ponta de seus trilhos á região dos Agudos.

Quando todas as razões que influiram em seu animo para semelhante resolução não tivessem a seu favor a plena sancção dos factos, quando mesmo a linha ferrea dos Agudos não representasse obra de reconhecida conveniencia publica, já por approximar dois grandes systemas de viação, permittindo e estimulando o commercio e toda a sorte de relações entre o sul e oeste do Estado, já por traduzir o inicio da exploração economica de futurosa região sertaneja, medindo superficie equivalente a quasi uma quarta parte do territorio de S. Paulo — bastaria, para accentuar sua mais cabal justificativa e como que coroar o exito do feliz emprehendimento, a circumstancia de vir a estabelecer-se por alli a communicação directa com o Estado de Matto-Grosso.

Ninguem ignora quanto preoccupou o espirito dos nossos estadistas este velho problema nacional, assim como que acabou por ser ponto assentado na alta administração do paiz dever a estrada de ferro para

Matto-Grosso constituir prolongamento do systema ferroviario da Companhia Paulista, do mesmo modo que da estrada Mogyana devia partir a linha de Goyaz, e da Sorocabana a linha para o Paraná e outros Estados do Sul.

Por isso foi que, começando a agitar-se na imprensa do Rio, em principios de 1904, a idéa de resolver o importante problema da ligação de Matto-Grosso com o littoral maritimo por meio da construcção duma linha ferrea de Catalão a Cuyabá, solução que vinha inverter a ordem de cousas que parecia até então estabelecida, e com os melhores fundamentos, a Directoria naturalmente alarmou-se com o facto e tratou desde logo de contrariar o rumo inconveniente que ameaçava tomar a questão.

Julgou então a Directoria que seria da mais alta conveniencia, para melhor traçar o plano decisivo a seguir na solução do velho problema, appellar para a alta competencia do Club de Engenharia do Rio de Janeiro, submettendo o caso ao esclarecido juizo dessa illustre associação, que tantas vezes se tem assignalado pela proficiencia e patriotismo com que ha estudado importantes assumptos affectos pelo Governo ao seu parecer.

Não foi em vão que a Directoria levou ao seio do notavel gremio scientifico a questão relativa ás communicações directas com o Estado de Matto-Grosso, provocando, por officio de 5 de abril de 1904, a opinião do douto instituto sobre o magno assumpto.

Depois de detido exame da materia, o Club de Engenharia, em sessão de 1 de outubro de 1904, julgou problema nacional inadiavel a construcção da estrada de ferro para Matto-Grosso, preferindo a todos o traçado que, partindo da região dos Agudos, onde já confluiam os prolongamentos das linhas ferreas Paulista e Sorocabana, e passando pelas proximidades do Urubú-Pungá, atravessasse o territorio de Matto-Grosso diri-

gindo-se ao rio Paraguay, nas proximidades da Bahia Negra.

Conformando-se com o plano preconisado pelo Club de Engenharia, immediatamente em seguida o Governo da União resolvia auctorisar que fosse revista a concessão da estrada de ferro de Uberaba a Coxim, da qual era cessionaria a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, especialmente para fazer que tivesse o seu traçado alterado definitivamente de modo a partir de Baurú, seguir o valle do Tieté em direcção a Itapura e depois atravessar o Estado de Matto-Grosso em demanda de Cuyabá, objectivo pouco depois substituido pelo de Corumbá.

A Directoria julga não ser necessario encarecer de novo, pois que já teve ensejo de fazel-o, o alcance deste importante acto do Governo Federal, a bem dos interesses de ordem politica e estrategica do paiz, de sua communicação directa com a Bolivia e o Paraguay, do desenvolvimento economico do Estado de Matto-Grosso e de grande parte do territorio do Estado de S. Paulo, até aqui mantida em situação de completo abandono, e finalmente das vantagens que dahi hão dc provir para as empresas ferro-viarias que vão pôr essas futurosas regiões em ligação com o littoral maritimo.

Após este resumido historico do notavel melhoramento, ver-se-ha que era questão de muito pouco tempo a construcção de um pequeno ramal para ligar directamente a rede da Paulista á linha da Noroeste em Baurú, fazendo desta localidade o ponto de convergencia das tres grandes arterias de viação que devem ligar o extremo oeste e o extremo sul do paiz aos seus principaes centros de vida e civilisação.

Effectivamente, em data de 10 de outubro de 1908, o Engenheiro Director da Repartição Federal de Fiscalisação de Estradas de Ferro, Snr. Dr. Paulo de Frontin, auctorisado pelo Snr. Ministro da Indus-

tria Viação e Obras Publicas, officiava á Companhia convidando-a a dizer as condições em que levaria a effeito, mediante concessão do Governo Federal, a construcção dum ramal partindo do ponto maisconv eniente da sua linha de Jahú á cidade de Baurú, inicio da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que, com a Estrada de Ferro de Itapura a Curumbá e dahi á fronteira da Bolivia, constitue o principal eixo da viação ferrea internacional sul-americana.

Sendo a nossa linha do Jahú parte integrante da rede de viação federal de que é cessionaria a Companhia Paulista, nos termos do decreto imperial n.º 7838 de 4 de outubro de 1880, e, segundo o disposto na clausula V do referido decreto, tendo o Governo garantido á Companhia o direito de prolongar a estrada e seus ramaes além dos pontos mencionados na concessão, bem como o de construir novos ramaes, resolveu a Directoria responder ao officio recebido da Repartição Federal de Fiscalisação—declarando que a Companhia Paulista estava prompta a levar a effeito o novo ramal, mediante concessão do Governo Federal, sem favor algum oneroso para os cofres publicos e no mesmo regimen do contracto de 4 de outubro de 1880, que existe entre a Companhia e o Governo da União, para a construcção, uso e goso da Estrada de Ferro de Rio Claro a Araraquara e do ramal do Jahú.

Acceitas pelo Governo as condições que a Companhia apresentou em data de 17 de outubro de 1908, foi-lhe feita a concessão, por decreto n. 7170 de 12 de novembro do mesmo anno, mediante as seguintes clausulas:

I

E' concedida autorisação á Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes para a construcção, uso e goso de um ramal ferreo que, partindo do ponto mais conveniente do ramal do Jahú, vá terminar na ci-

dade de Baurú, estabelecendo ahi ligação directa com a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

II

O ramal que faz objecto da presente concessão fica sujeito, para todos os effeitos contractuaes, ao regimen estabelecido pelo decreto n.º 7838 de 4 de outubro de 1880, exceptuado o favor de privilegio de zona.

III

A Companhia poderá utilisar-se, para o ramal constante da presente concessão, parte do ramal de Dois Corregos a Agudos, de concessão estadual.

IV

Os estudos definitivos serão submettidos á approvação do Governo, dentro do prazo de oito mezes contados da data da assignatura do contracto.

Os referidos estudos definitivos serão considerados approvados pelo Governo se, dentro de 60 dias da data da entrega á secretaria da Repartição Federal de Estradas de Ferro, nada houver sido deliberado a respeito.

V

As obras de construcção do ramal deverão estar concluidas, de modo a permittir a abertura do trafego provisorio, até 30 de dezembro de 1910, salvo caso de força maior, a juizo do Governo.

VI

A Companhia fica obrigada a modificar o traçado da Estrada de ferro que faz objecto da concessão constante do decreto n. 7.838 de 4 de outubro de 1880, no trecho do Rio Claro á Estação de Morro Pelado, do ramal para Brotas, Dois Corregos e Jahú, afim de eliminar o seu excessivo desenvolvimento.

VII

Os estudos definitivos da linha de rectificação serão submettidos á approvação do Governo, dentro do prazo de um anno, a contar da data da assignatura do contracto, e a construcção deverá estar concluida até 31 de dezembro de 1911, salvo caso de força maior, a juizo do Governo.

VIII

Se, decorridos os prazos fixados nas clausulas anteriores, não quizer o Governo prorogal-os, poderá de pleno direito declarar caduca a presente concessão, independente de interpellação ou acção judicial.

IX

A Companhia obriga-se a admittir e manter trafego mutuo com as empresas de viação ferrea e fluvial e, bem assim, com a Repartição Geral dos Telegraphos, na fórma das leis e dos regulamentos em vigor, e de conformidade com as normas adoptadas na Estrada de Ferro Central do Brasil, e a estabelecer percurso mutuo com as estradas de ferro a que for applicavel e, especialmente, com as Estradas de Ferro Noroeste do Brasil e de Itapura a Curumbá, e dahi á fronteira da Bolivia, conforme as disposições adoptadas entre a mesma Companhia e a Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy, submettendo os respectivos accôrdos á approvação do Governo.

X

O contracto a que se refere o presente decreto deverá ser assignado dentro de 30 dias, contados da data da sua publicação, sob pena de ficar elle sem effeito.

Assignado o respectivo contracto, a Directoria mandou logo proceder aos estudos da linha.

Concluidos os estudos definitivos do trecho de Pederneiras a Baurú, com o desenvolvimento de 38 kilometros, foram submettidos á approvação do Governo, cujo despacho se acha pendente.

Os estudos definitivos da parte aquem do Tieté, para se determinar qual deva ser o ponto mais conveniente da linha do Jahú, de que deverá partir o novo ramal, acham-se muito adiantados.

Fez-se já o reconhecimento da modificação a introduzir no trecho da estrada de Rio Claro a Morro Pelado, para corrigir o seu excessivo desenvolvimento, achando-se que a linha de rectificação poderá trazer o encurtamento de 30 kilometros ao actual traçado da linha do Jahú, circumstancia que permittirá ficar reduzida a 433 kilometros a distancia de S. Paulo a Baurú, via Paulista, ao passo que a distancia via Sorocabana é de 439 kilometros.

Prolongamento de Bebedouro a Barretos

Acha-se concluida a construcção e a 25 do mez de maio corrente foi inaugurado o trafego do prolongamento de Bebedouro a Barretos, ultimo trecho, medindo a extensão de 56 kilometros, da linha principal da Companhia Paulista.

Com a abertura da estação de Barretos, á distancia apenas de cerca de seis leguas do territorio do Estado de Minas, e com o funccionamento dum serviço regular para o transporte de animaes e mercadorias através do Rio Grande, como ha poucos annos foi estabelecido, por iniciativa e com o auxilio da Companhia, no Porto Antonio Prado, forçosamente a cidade de Barretos se vae constituir o entreposto commercial não só de toda a zona do Triangulo Mineiro que se extende a oeste de Uberaba, como do sul de Goyaz e grande parte de Matto-Grosso.

De outro lado, sendo o municipio de Barretos formado, em sua maior parte, por extensa região revestida de todas as qualidades especiaes para um vasto centro de exploração da industria pecuaria em seus variados ramos, é fóra de duvida que a chegada da estrada de ferro aos magnificos campos do remoto municipio vem abrir caminho á incorporação duma nova e importante força economica ao activo industrial do Estado de S. Paulo.

Todos os elementos naturaes, com effeito, conjuram, e da melhor fórma, para transformar aquella interessante localidade, até ha pouco perdida em meio de vasta região sertaneja, no mais importante mercado nacional de gado. Basta dizer que, por sua situação geographica, pelas condições agro-pecuarias que constituem a grande riqueza natural do seu territorio, e pela ligação directa e rapida em que se vae achar com os maiores mercados de consumo do paiz, é para Barretos que deve convergir, de preferencia a qualquer outro ponto, toda a producção bovina do Triangulo Mineiro, do Sul de Goyaz e de immensa porção do Estado de Matto-Grosso.

Nestas circumstancias, é de prever que a attenção dos publicos poderes se não deixe de voltar, em tão accentuada opportunidade, para aquelle importante ponto do territorio de S. Paulo, procurando secundar e dirigir o movimento dos ramos de industria e commercio que alli terão sua séde.

Duas medidas sobretudo estão a impor-se á acção do Governo do Estado no interesse de bem orientar a exploração de tão notaveis elementos naturaes de riqueza: referimo-nos á creação de uma feira de gado e de um posto zootechnico em Barretos.

Para auxiliar a organisação do posto zootechnico, já a Directoria teve o ensejo de communicar ao Go-

verno do Estado que a Companhia Paulista punha á sua disposição a quantia de dez contos de réis.

E pois que a funcção da estrada de ferro não póde deixar de ser magna concurrente para o exito da obra de expansão economica que alli tem os mais exuberantes germens, já a Companhia Paulista, de accôrdo com a *São Paulo Railway*, tomou as providencias necessarias para o estabelecimento dum serviço regular de transporte de gado em pé, de Barretos a S. Paulo, em trens especialmente formados para tal fim, ao preço de 10$000 réis por cabeça, preço sensivelmente inferior ao que custa hoje a conducção do gado a pé, entre os mesmos pontos, sobretudo se for levado em conta o prejuizo resultante da diminuição do peso de cada rez, após a longa e penosa viagem de cerca de oitenta leguas.

Normalisado que seja o serviço de transporte de gado por estrada de ferro, de Barretos a S. Paulo, não vemos porque se não fará pelo mesmo caminho o transporte do gado com destino ao abastecimento do Rio de Janeiro, uma vez que todo elle procede das mesmas fontes de producção, que estas são muito mais proximas das invernadas de Barretos que das de Passos e outras, em Minas, e que, finalmente, de Barretos ao Rio a viagem será obra de pouco mais de 30 horas, alargada como está a bitola da Estrada de Ferro Central até S. Paulo e estabelecido o trafego mutuo com as linhas ferreas do Estado.

Nova reducção das tarifas de café

Em seu ultimo relatorio, depois de vos dar conta de varias importantes reducções de tarifas que fizéra no anno de 1907, com applicação ao café e a outras mercadorias, especialmente de producção do Estado, declarou a Directoria:

« Pelo que diz respeito particularmente ao café, ainda a tarifa em vigor na Secção Rio Claro, apesar das reducções havidas, é superior á que vigora nas linhas de bitola larga.

Essa differença não deve permanecer, tanto mais que a Secção Rio Claro é o systema de maior penetração da Companhia, por conseguinte aquelle em relação ao qual o regimen de fretes não póde deixar de ser regulado pelo menos em condições eguaes ás que prevalecem na rede ora mais favorecida.

A Directoria cogita de realizar essa modificação e tratará de leval-a a effeito logo que as circumstancias lhe permittam fazel-o, sem comprometter interesses egualmente respeitaveis, como os que se acham envolvidos em sua empresa ».

Não decorreu ainda um anno de tal declaração, e já a Directoria vê com prazer chegada a opportunidade de pôr em pratica a unica medida que faltava para a completa uniformisação do regimen de tarifas de toda a rede ferro-viaria da Companhia.

Para realizar o facto, poderia a Directoria ter-se limitado a substituir o plano de tarifas em vigor na Secção Rio Claro pela tabella differencial estabelecida nas linhas de bitola larga, que era ainda ha pouco a seguinte:

De	0	a	25	kilometros	210	réis	por	tonelada-kilometro	
„	26	„	50	„	205	„	„	„	„
„	51	„	75	„	195	„	„	„	„
„	76	„	100	„	180	„	„	„	„
„	101	„	125	„	160	„	„	„	„
„	126	„	150	„	140	„	„	„	„
„	151	„	175	„	120	„	„	„	„
„	176	„	200	„	100	„	„	„	„
Além		de	200	„	80	„	„	„	„

Em vez, porém, de limitar-se a fazer isso, reconheceu a Directoria que era propicio o ensejo não só para modificar as tarifas da Secção Rio Claro, no intuito de reduzil-as e uniformisal-as com a tabella adoptada nas linhas de bitola larga, como tambem pa-

ra melhorar o regimen de fretes em vigor nesta secção, diminuindo um pouco os preços basicos correspondentes aos varios elementos de percurso.

Agindo nesta conformidade, resolveu a Directoria reduzir a tarifa inicial de 210 réis por tonelada e por kilometro, correspondente aos primeiros 25 kilometros, a 195 réis; a de 205 réis, correspondente ao percurso de 26 a 50 kilometros, a 190 réis, e assim por diante as razões correspondentes aos demais elementos de percurso.

De outra parte, attendendo a que nos ultimos tempos se tem desenvolvido o systema de transporte da Companhia no interior do Estado, e que é de conveniencia, á medida que avançam os seus trilhos para as zonas mais remotas, remodelar as tarifas para as grandes distancias, especialmente no sentido de fazer que a despesa de transporte dos productos agricolas nunca seja embaraço ao desenvolvimento cultural das mais afastadas regiões servidas pelas linhas da Companhia — tambem aproveitou a Directoria a occasião para alterar, em seus elementos extremos, a tabella differencial vigente nas linhas de bitola larga, fazendo que a respectiva tarifa minima, que é de 80 réis por tonelada e por kilometro, baixasse a 60 réis para os percursos de 301 a 400 kilometros, e a 40 réis para os percursos além de 400 kilometros.

De accôrdo com estas idéas, organisou a Directoria o novo plano de tarifas differenciaes, com applicação ao café beneficiado, tendo seu ponto inicial em Jundiahy e desdobrando-se sobre todas as linhas de varias bitolas que possue a Companhia, consideradas como formando um só systema ferro-viario, variando as respectivas razões na ordem inversa das distancias realmente existentes, com a unica excepção do caso relativo ao trecho de Rio Claro a Morro Pelado, que foi considerado como rectificado, isto é, como se o

ramal do Jahú partisse já da estação de Rio Claro directamente para a estação de Morro Pelado, realisando o encurtamento de 30 kilometros sobre o traçado existente, melhoramento este que a Companhia se comprometteu a levar a effeito dentro de poucos annos, nos termos do decreto federal de 12 de novembro de 1908.

A nova tabella differencial é a seguinte:

De	0 a	25	kilometros	195	réis	por	tonelada-kilometro	
„	26 „	50	„	190	„	„	„	„
„	51 „	75	„	180	„	„	„	„
„	76 „	100	„	170	„	„	„	„
„	101 „	125	„	150	„	„	„	„
„	126 „	150	„	130	„	„	„	„
„	151 „	175	„	110	„	„	„	„
„	176 „	200	„	90	„	„	„	„
„	201 „	300	„	80	„	„	„	„
„	301 „	400	„	60	„	„	„	„
Além	de	400	„	40	„	„	„	„

O café em casquinha e o café em cereja ou côco continuarão a ter seus fretes cobrados com o abatimento respectivamente de 15% e 20% sobre os fretes do café beneficiado.

A applicação da nova tabella differencial produzirá, conforme o percurso que fizer a mercadoria, reducções variaveis, mais ou menos entre os limites de 1% e 20% em relação ás tarifas em vigor, importando o abatimento total, na base do volume de café que transportou a Companhia em 1908, que foi de 7.657.390 saccas, em 1.251:000$000 de réis, ou cerca de 10% do frete total arrecadado. O frete médio por sacca será então de cerca de 1$490 réis, e, por tonelada kilometro, de 155 réis.

Para bem mostrar a modicidade desta taxa, e quanto ella será mais baixa que os preços anteriormente cobrados, basta dizer que desde que se manifestou a crise do café, isto é, mais ou menos durante o ultimo decennio, tem sido os seguintes os fretes médios por tonelada-kilometro de café transportado em toda a rede da Paulista :

1898	276,7 réis
1899	271,3 „
1900	266,1 „
1901	231,6 „
1902	225,4 „
1903	213,7 „
1904	208,5 „
1905	207,1 „
1906	206,3 „
1907	190,4 „
1908	173,5 „

E' ainda de ponderar que a nova tabella daria resultado médio mais modico que o de 155 réis por tonelada-kilometro, se não fôra a circumstancia especialissima do consideravel volume de café que a Paulista recebe em Campinas da Mogyana, volume que — circulando apenas no trecho de 45 kilometros de Campinas a Jundiahy, e por isso sujeito, como toda a carga que por ahi transita, aos preços dos primeiros elementos da escala differencial, mais altos que os seguintes — modifica sensivelmente o frete médio relativo aos productos da zona propria da Companhia Paulista, o qual, se não fôra esta circumstancia, não passaria de 145 réis por tonelada e por kilometro.

Releva por fim considerar, para melhor apreciar o valor das modificações que ha annos vem fazendo a Companhia na especie, que algumas de suas linhas actuaes, como a Rio Claro, a Santa Rita e a Descalvadense, pertenceram originariamente a outras empresas e que, quando a Paulista as adquiriu, tinham ellas tarifas

mais altas que as que então vigoravam na antiga rede desta Companhia. Assim, por exemplo, na estrada de ferro do Rio Claro vigorava então o frete uniforme de 200 réis por tonelada e por kilometro, ao que veio logo addicionar-se a taxa movel, que se chegou a cobrar alli na base de 70%. Desta fórma o frete do café chegou a custar na linha Rio Claro, como aconteceu em 1898, nada menos de 340 réis por tonelada e por kilometro!

Não levando mesmo em conta a taxa movel addicional, mas simplesmente considerando o antigo frete normal cobrado na referida estrada, vê-se que se elle ainda continuasse a vigorar, o transporte duma tonelada de café de Barretos, a mais remota estação da Secção Rio Claro, até a cidade deste nome, estação inicial da rede em questão, custaria 66$600, ao passo que, pelo novo plano differencial, o frete correspondente ao trecho de Barretos a Rio Claro, inclusive a taxa movel, importa apenas em 27$310 réis, ou cerca de 60% menos do que pelo regimen primitivo, emquanto que o transporte da mesma mercadoria até Jundiahy não custará senão 54$120 réis.

E pois que a distancia de Barretos a Jundiahy é de 467 kilometros, vê-se que a tarifa descerá, no caso considerado, ao preço médio de 115 réis por tonelada kilometro, o que vale dizer que o custo do transporte duma sacca de café do centro mais remoto de producção do Estado, servido pela rede da Companhia Paulista, até Jundiahy, será apenas de 3$247 réis.

Se, pelos factos expostos, se evidencía que as tarifas ha annos em vigor no systema ferro-viario da Paulista, e especialmente pelo que se refere ás linhas por esta adquiridas, eram altas, e talvez mesmo as mais altas que então se cobravam em todo o Estado, em compensação cumpre reconhecer que esta Companhia desde muito tempo vem empregando, com boa vontade e pertinacia, os esforços ao seu alcance, já para fazer desap-

parecer todas as desegualdades do regimen de fretes em vigor em suas differentes linhas, já para abatel-o ao nivel reclamado pelas conveniencias da operosa classe productora, tendo mesmo agora a satisfação de proclamar que a nova tabella de preços, que pela primeira vez é a unica a vigorar em toda a sua rede ferro-viaria, é tambem a mais baixa de quantas actualmente tarifam o serviço de transporte de café no Estado de S. Paulo.

Os que systematicamente procuram amesquinhar a contribuição da industria ferro-viaria para a obra do desenvolvimento economico do Estado, os que se comprazem em apresental-a antes como embaraço do que como estimulo á expansão da riqueza publica e particular, por mais flagrante que seja em S. Paulo o testemunho dos factos em sentido contrario, ainda uma vez deixarão de fazer justiça á orientação a que vem obedecendo ha annos a Companhia Paulista em materia de tarifas, e, pois, ao valor de sua nova iniciativa, o espirito de solidariedade que esta traduz, e que a Companhia tem sempre procurado manter entre seus interesses e os da classes activas que é seu encargo servir.

Em situação como a presente, principalmente quando as sympathias publicas muito justamente convergem para a grande industria em crise, não faltará, com effeito, quem diga que a estrada de ferro faz pouco, que devia fazer mais, muito mais, em beneficio da lavoura, allegando que esta lhe dá a transportar actualmente cargas em quantidade decupla da que lhe dava ha bons trinta annos.

O argumento sem duvida prevaleceria se, de outra parte, o apparelho de transporte fosse tambem o mesmo de trinta annos atraz, o que evidentemente não acontece.

Em verdade, se a exportação do café cresceu de umas dez vezes no periodo considerado, cumpre desde logo ponderar que muitas das verbas que custeiam o transporte acompanharam *pari passu* o desenvolvimento

do trafego; depois—não menos certo é que o equipamento ferro-viario exigido pelo actual volume da exportação representa não só dez, porém mais de vinte vezes o seu valor inicial.

A Companhia Paulista de facto incorporou-se com o capital de cinco mil contos de réis, para construir o trecho de 45 kilometros de Jundiahy a Campinas; hoje, entretanto, a sua rede ferro-viaria cobre extensão vinte e cinco vezes maior, e na mesma proporção cresceu o seu capital, sabendo aliás toda a gente que os trechos de penetração dum grande systema de transporte, quer pelo fraco volume da importação e da exportação das zonas mais afastadas, quer pelos preços infimos que as tabellas differenciaes prescrevem para as maiores distancias, dão ordinariamente resultados negativos.

Além de ter desenvolvido assim a extensão de suas linhas, a Companhia foi ainda obrigada a dilatar a respectiva capacidade de trafego, nas arterias sujeitas a maior trabalho, para o que precisou augmentar consideravelmente não só o numero como a efficiencia dos respectivos orgãos.

Posto isto, e, considerando por fim que uma importante parte de toda essa obra foi realizada quando a nossa moeda corrente descia os ultimos degráos da escala de sua desvalorisação, que dahi resultou não só forte encarecimento permanente do custo dos trabalhos executados e dos materiaes adquiridos, como profunda modificação, que mais ou menos ainda perdura, no regimen dos salarios de todo o pessoal empregado nos varios serviços das linhas—força é convir que as consideraveis reducções espontaneamente realisadas pela Companhia no ultimo decennio, sem que a renda tenha excedido o limite contractual, reducções que fizeram baixar o preço do transporte para toda a sua rede, em média geral, de 276 a 155 réis por tonelada-kilometro,

e para algumas das linhas, como no caso citado da Rio Claro, na proporção até de 60%, revelam positivamente que a Companhia Paulista vem explorando a sua empresa de transporte não exclusivamente como rendosa applicação de fundos, mas tambem, visando ideal mais levantado, como auxiliar do trabalho e da prosperidade do Estado, como dedicada cooperativa de sua evolução economica e social.

A nova tabella differencial de café já foi approvada pelo Governo do Estado e pelo Governo da União, pelo que diz respeito ás linhas de concessão de cada um, devendo entrar em vigor a 1 de Junho do corrente anno.

Accôrdo com a Sorocabana Railway Company

No intuito de regular seus communs interesses em toda a zona em que mantêm linhas concorrentes, fazendo desapparecer toda a causa de desintelligencia e attritos na execução dos serviços a seu cargo, a Sorocabana Railway Company e a Companhia Paulista celebraram, por escriptura publica lavrada a 28 de janeiro do corrente anno, em notas do 2.º Tabellião desta capital, o accôrdo constante das seguintes clausulas:

I

A Sorocabana Railway Company obriga-se a cobrar, pelos transportes que fizer, entre as suas estações de S. Paulo e Porto Martins, das mercadorias destinadas a seus portos fluviaes, ou delles procedentes, as tarifas normaes que vigorarem em seu systema ferro-viario, correspondentes á distancia que effectivamente existe entre as duas referidas estações.

II

Como compensação pelos prejuizos que a execução da clausula antecedente acarretará á Sorocabana Railway Company, emquanto as tarifas a que estiverem sujeitos os cafés despachados em seus portos fluviaes do Tieté forem mais altas que as tarifas em vigor nas estações correspondentes da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, esta Companhia obriga-se a pagar á Sorocabana Railway Company quinze por cento (15 °/₀) dos fretes dos cafés que receber a despacho em suas estações de Capim Fino, Falcão Filho, Campos Salles, Iguatemy e Ayrosa Galvão, ou qualquer nova intermedia, com destino a Jundiahy, ficando a respectiva liquidação, cujo pagamento se fará mensalmente, a cargo da Contadoria Central das Estradas de Ferro. Este pagamento far-se-ha do mesmo modo, no caso de cessar a navegação do Tieté.

III

Os fretes de e para as estações da Sorocabana Railway Company e da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, que servem a região dos Agudos, serão sempre cobrados de accôrdo com o regimen official de tarifas de cada Companhia, ficando, porém, cada uma dellas obrigada a pagar á outra quinze por cento (15 °/₀) da renda bruta que apurar, proveniente do transporte do café e de outras mercadorias despachadas em S. Paulo dos Agudos, Taperão e Bom Jardim, com destino a S. Paulo e Santos e vice-versa, realisando-se o pagamento mensalmente, logo após a liquidação das respectivas contas.

IV

Fica entendido que nem a Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, nem a Sorocabana Railway Company poderá conceder reducção de frete especial, fóra do regulamento ou regimen

de tarifas approvado pelo Governo, ou subvencionar de qualquer fórma o trafego de mercadorias, para attrahil-as para as suas vias de transporte, nem fazer, por si ou por outrem, o carreto de mercadorias com destino ás suas linhas ou dellas procedentes.

V

A Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes obriga-se a não construir novas linhas ferreas na região situada á margem esquerda do Tieté, além das que lhe estão actualmente concedidas, a não ser para prolongar a linha da Estação de Piratininga pela bacia do rio Aguapehy. A Sorocabana Railway Company compromette-se a não extender seu systema de transporte á bacia do Aguapehy e a não prolongar a sua linha de navegação no rio Tieté, abaixo do ultimo ponto actualmente servido.

VI

Pela infracção de qualquer das clausulas do presente contracto, fica a Companhia infractora obrigada a pagar á outra uma multa no valor do damno que possa resultar da infracção, o qual será calculado por um conselho arbitral de nomeação de ambas as partes. Qualquer divergencia ou duvida que se suscite entre as duas Companhias contractantes, será resolvida por um conselho arbitral de nomeação de ambas as partes.

VII

Este contracto vigorará pelo prazo de cinco annos a contar de primeiro de fevereiro de mil novecentos e nove, data em que entrará em execução, podendo, depois desse prazo, considerar-se extincto para todos os effeitos, mediante denuncia de qualquer das partes, com seis mezes de antecedencia.

Linhas ferreas em trafego

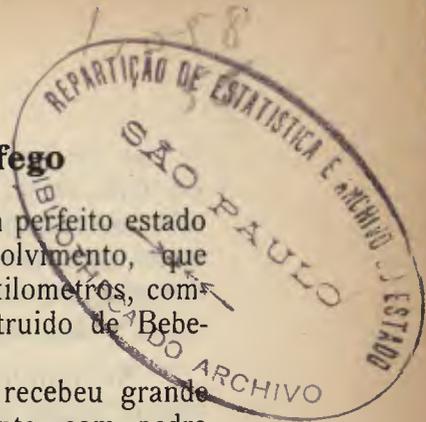
As linhas em trafego continuam em perfeito estado de conservação em todo o seu desenvolvimento, que mede actualmente a extensão de 1114 kilometros, comprehendido o trecho recentemente construido de Bebedouro a Barretos.

Durante o anno proximo findo, recebeu grande impulso o lastramento da via permanente com pedra britada. E' melhoramento que, além de augmentar a estabilidade e contribuir para a boa conservação do leito da estrada e do material rodante, offerece ainda a vantagem de diminuir consideravelmente, senão quasi apagar de todo, o pó que tanto incommoda os viajantes.

Na rede de bitola larga é já de 144 kilometros a extensão assim lastrada, e na Secção Rio Claro eleva-se a 229 kilometros, tendo havido durante o anno de 1908 o augmento total de 101 kilometros de linha com lastro de pedra.

Melhorada assim a via permanente, os trens de passageiros poderão ser organisados com melhor conforto, annexando-se-lhes o carro-restaurante, como já se faz no trecho de Jundiahy a Rio Claro, e introduzindo-se no trafego regular a nova classe de carros de luxo, serviço este que começará a funccionar ainda no corrente anno, visto estar a chegar o respectivo material, ha tempos encommendado.

Cultura florestal

O consumo de lenha e dormentes pelas linhas ferreas da Companhia, na importancia média annual de perto de mil e trezentos contos de réis, é das verbas que mais oneram o seu custeio. Já por este facto, já porque o preço desses dois preciosos materiaes caminha em progressivo encarecimento, á proporção que

se vae desflorestando a zona marginal do nosso systema ferro-viario, unica que póde vantajosamente abastecel-o de taes artigos—tornou-se ha muito objecto de séria cogitação da Directoria o problema da cultura florestal, especialmente em suas modalidades dizendo respeito aos interesses da Companhia.

No intuito de estudar a materia praticamente, colhendo dados positivos, concretos, que a habilitassem a resolver a questão com a segurança e a largueza de vistas compativeis com a sua importancia, concorrendo ao mesmo tempo para fomentar no Estado de S. Paulo um novo ramo de cultura, de tão util applicação como de intuitivo resultado economico, fundou a Directoria em 1904, como sabeis, o Horto Florestal de Jundiahy, especie de campo de experiencia e demonstração, destinado a guiar-lhe os primeiros passos em busca de seu magno objectivo.

Ao findar o anno de 1908, ficaram concluidos os trabalhos do Horto de Jundiahy. O terreno alli adquirido pela Companhia, com a superficie de 102 hectares, foi todo arborisado com essencias florestaes de reconhecido valor, em numero de 40.000 exemplares, dos quaes 32.000 de eucalyptus e 8.000 de outras essencias, indigenas e exoticas.

Possuindo a Companhia um terreno de 26 hectares, proximo á estação de Boa Vista, e outro de 35 hectares, em S. Bento, foram em ambos iniciados os trabalhos para a formação de florestas de eucalyptus, estando já feita a plantação de 20.000 exemplares da referida essencia.

Do exposto vê-se que a Companhia tem actualmente nesses campos de experiencia 60.000 exemplares de essencias de valor, especialmente escolhidas como as melhores para a producção de lenha e dormente,

mportando todas as despesas feitas com o serviço florestal, durante os cinco annos passados, inclusive o custo dos terrenos adquiridos, em 150:315$235 réis.

Concluidos os trabalhos do Horto de Jundiahy e verificadas as condições peculiares á plantação e ao desenvolvimento das essencias experimentadas, reconheceu a Directoria a conveniencia de emprehender em larga escala a cultura do eucalyptus, como sendo a essencia que reune as melhores qualidades para o fornecimento de lenha e dormentes, recommendando-se principalmente pelo prodigioso vigor e rapidez de seu crescimento.

A este respeito basta dizer que, com menos de cinco annos e em mau terreno, ha exemplares no Horto com dezoito metros de altura e quarenta centimetros de diametro na base do tronco.

A madeira do eucalyptus é pesada, compacta, de grande tenacidade e duração, concorrendo para esta ultima qualidade não só a densidade da sua textura, como tambem a grande quantidade de succos taninosos que impregnam os tecidos e as gommas resinosas que encerram as suas cellulas.

Para realizar o seu plano de cultivar em vasta escala esta excellente especie vegetal, adquiriu a Directoria recentemente, pela quantia de 105:000$000 de réis, uma fazenda junto á cidade de Rio Claro, com cerca de 600 alqueires ou perto de 1500 hectares de boas terras, parte das quaes fronteando a linha ferrea de bitola larga, e outra parte dando para a linha de bitola de um metro.

Possue a fazenda, além de boa casa de morada, 72.000 pés de café, casas de colonos, engenho, olaria, pastos e outras bemfeitorias, que por si só dão renda sufficiente para remunerar o capital empregado na acquisição do immovel.

Nas terras alli disponiveis, poderá a Companhia plantar um milhão de eucalyptus, e como ellas se prestam a ser trabalhadas a machinas agricolas, portanto em condições muito economicas, calcula-se que semelhante cultura florestal, completamente formada no prazo de 15 annos, não importará em mais de quinhentos contos de réis, vindo pois cada arvore a custar apenas 500 réis, ao passo que reduzida a dormentes e lenha não produzirá menos de 10$000 réis, ou vinte vezes o seu custo.

Se as vantagens da nova cultura são assim intuitivas e extraordinarias, para ter a medida completa dos lucros que ella promette á nossa empresa, basta considerar que, na exploração unica e exclusiva de sua matta de um milhão de eucalyptus, uma vez formada, a Companhia Paulista terá amplos e perennes recursos para prover de lenha e dormentes o consumo de todas as suas linhas ferreas E poisque a média annual do consumo de taes artigos, nos ultimos cinco annos, importou em 1.275:766$678 réis, não é exaggero affirmar que a economia a realizar, quando for a Companhia a propria a se abastecer dos artigos em questão, ha de ser sem duvida superior a mil contos de réis por anno, principalmente se for tomado em consideração o augmento progressivo do valor das mattas, sobretudo á margem dos caminhos de ferro, na razão directa do seu escasseamento.

No interesse de tornar publico o resultado dos trabalhos culturaes do Horto Florestal de Jundiahy e dos estudos alli feitos sob a intelligente e criteriosa direcção do engenheiro agronomo sr. Edmundo Navarro de Andrade, a Directoria autorisou o seu auxiliar a reunir em livro, sob o titulo "A Cultura do Eucalyptus", as observações e os dados colhidos em cinco

annos de experiencias, para ser distribuido não só pelos institutos do paiz como pelos lavradores a que possa o assumpto interessar.

Locomoção

O material rodante continúa a ser conservado com o costumado zelo. O seu effectivo era em 31 de dezembro de 1908 o seguinte:

	Bitola de				TOTAL
	1.m60	1.m00	0.m60		
			Santa Rita	Descalvadense	
Locomotivas	68	59	5	2	134
Carros especiaes	15	8	—	—	23
„ de passageiros . . .	49	56	4	4	103
„ de bagagens e correio .	23	18	1	—	42
„ para animaes de raça .	2	—	—	—	2
„ para transporte de carruagens.	1	—	—	—	1
„ de soccorro	2	2	—	—	4
Vagões diversos	1479	982	24	12	2497
„ guindastes.	3	1	—	—	4
„ para transporte de locomotivas.	1	—	—	—	1
„ guindastes a vapor . .	2	—	—	—	2

Na mesma data, o estado do material era o seguinte:

Locomotivas

DESIGNAÇÃO	Bitola de		
	1m60	1m00	0m60
Em serviço.	65	55	7
„ reparação	3	4	—
Total. . .	68	59	7

Carros

DESIGNAÇÃO	Bitola de		
	$1^{m}60$	$1^{m}00$	$0^{m}60$
Em serviço.	82	77	8
„ reparação	10	7	1
Total. . .	92	84	9

Vagões

DESIGNAÇÃO	Bitola de		
	$1^{m}60$	$1^{m}00$	$0^{m}60$
Em serviço.	1.422	938	36
„ reparação	63	45	—
Total. . .	1.485	983	36

Almoxarifado

Fornece esta repartição, com séde em Jundiahy, todos os materiaes necessarios ao consumo dos serviços a cargo da Companhia, tendo importado os supprimentos de toda a especie, por ella feitos durante o anno de 1908, em 4.182:413$546 réis, contra 3.851:446$285 réis no anno de 1907.

Era de 1.385:280$660 réis o valor dos materiaes que ficaram em deposito a 31 de dezembro de 1908, contra 1.922:575$812 réis em egual data do anno anterior.

Movimento de acções

Nos ultimos tres annos foram transferidas:

Annos	Por venda	Por herança doação, etc.	Por caução	Por baixa de caução	TOTAL
1906	39.889	5.918	11.792	14.760	72.359
1907	37.046	8.637	9.230	22.189	77.102
1908	26.153	14.336	6.490	11.718	58.697

Impostos

Durante o anno de 1908, a Companhia Paulista arrecadou e entregou ao Thesouro do Estado a importancia de 251:239$590, producto do imposto de transito.

Arrecadou tambem e entregou á Delegacia Fiscal do Thesouro Federal, em São Paulo, a quantia de 349:143$110 réis, producto do imposto federal sobre passagens.

Se á somma formada dessas duas parcellas addicionarem-se os impostos de dividendo e de capital, pagos pela Companhia no periodo considerado, na importancia total de 360:000$000 de réis, ver-se-ha que se elevou a 960:382$700 réis a somma total de tributos de varias ordens, lançados sobre o serviço de transporte a cargo da mesma, durante o anno de 1908, não comprehendendo os impostos indirectos: municipaes, estaduaes e federaes.

Indemnisação reclamada

Ainda o Governo do Estado não deu despacho ao requerimento que lhe apresentou a Directoria, em junho de 1907, reclamando a indemnisação a que se julga com direito pela desistencia da acção que movia contra a Companhia União Sorocabana e Ytuana por violação de zona privilegiada, desistencia que fez mediante o compromisso assumido pelo Governo de São

Paulo de dar-lhe, como compensação, o arrendamento da estrada Sorocabana-Ytuana, que aliás deu a outrem, sem que fosse ouvida a Companhia Paulista.

Pessoal

Todo o pessoal continúa a prestar seus serviços com o costumado zelo e intelligencia, pelo que a Directoria mais uma vez tem o prazer de manifestar-lhe o seu reconhecimento. Para o cargo de Chefe da Locomoção, que estava sendo exercido pelo Inspector Geral, foi promovido o funccionario mais graduado da referida repartição, sr. Alfredo Williams.

Cotação das acções

Sendo a cotação dos titulos de qualquer empresa o reflexo natural de sua situação economico-financeira, não é para estranhar que—com o augmento da riqueza agricola e industrial do Estado, com o desenvolvimento que tem tomado o systema ferro-viario da Companhia, e, finalmente, com o consideravel alargamento das zonas directa e indirectamente por elle servidas, as quaes já se não limitam ao territorio do Estado, mas se extendem pelo territorio de Minas, de Goyaz e de Matto-Grosso—se tenha accentuado o apreço que sempre mereceram as acções da Companhia, cuja cotação é actualmente de 320$000 rèis. E' mesmo publico e notorio que recentemente foi adquirido, a cotações mais altas, avultado numero de titulos por parte dum syndicato formado de capitaes estrangeiros.

Qualquer que seja o movel que tenha inspirado esta operação, que trouxe bastante agitada durante algum tempo a nossa praça, é incontestavel que elle se funda na alta confiança, nos fortes e seguros elementos de credito que gosa a Companhia Paulista, fóra

mesmo do nosso mundo de negocios, o que tanto vale para nos encher de justo desvanecimento, como constitue opportuna e séria advertencia para nos ensinar quanto devemos presar a nossa empresa, magnifico fructo amadurecido de quarenta annos de tão perseverante e fecundo labor, quão apurado zelo e honestidade.

Conclusão

Taes são, Senhores Accionistas, as informações que a Directoria tem a honra de vos offerecer sobre os negocios da Companhia, relativos ao anno proximo findo, ficando como sempre á vossa disposição para vos prestar outro qualquer esclarecimento que desejeis.

S. Paulo, 28 de Maio 1909.

A Directoria

Antonio Prado, Presidente
Francisco A. de Souza Queirós
Conde de Prates
João Alvares Rubião Junior

PARECER

DO

CONSELHO FISCAL

Parecer do Conselho Fiscal

Os membros do Conselho Fiscal da *Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes*, na fórma dos Estatutos, vêm dar seu parecer sobre os negocios e operações da Companhia durante o anno findo a 31 de dezembro proximo passado. Tendo procedido minuciosamente ao exame que recommendam os Estatutos e visto tambem o Balanço Geral, fechado a 31 de dezembro proximo passado, e assim tambem o respectivo Balancete da Receita e Despesa, verificaram com prazer achar-se tudo regularmente feito. Notam os abaixo assignados que a renda liquida da empresa foi no exercicio que se findou de Rs. 12.247:441$964, á que addicionando-se a importancia de Rs. 3.160:746$380, provinda de lucros que vieram do anno de 1907, obtem-se a somma de Rs. 15.408:188$344, a qual não só habilitou a digna Administração a satisfazer com a pontualidade de sempre a todos os encargos da divida externa, como permittiu-lhe levar a fundo de reserva Rs. . . . 200:000$000, destinar á construcção do ramal de Baurú Rs. 1.000:000$000, reservar para adquirir material rodante a importancia de 370:000$000, e ainda levar a lucros suspensos Rs. 3.002:577$014, tendo sido pago o dividendo na importancia de 8.000:000$000 correspondente a 10% sobre o nosso capital, além de outras applicações de menor importancia.

Assim, pois, o Conselho Fiscal, abaixo assignado, achando tudo feito com toda a regularidade, é de parecer que sejão approvadas todas as contas e assim tambem todos os actos praticados pela honrada Directoria.

S. Paulo, 8 de maio de 1909.

Bento José de Carvalho
João Alvares Rubião Junior
Dr. João Antonio de Oliveira Cesar

BALANÇO FECHADO

EM

31 de Dezembro de 1908

Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes

BALANÇO fechado em 31 de dezembro de 1908

ACTIVO

VIAS FERREAS: Importancia despendida, computando ao cambio par o preço da compra da Estrada de ferro do Rio Claro, que ainda não foi amortisado (£ 2.312.400) .	109.452:900$832	
NAVEGAÇÃO DO MOGY-GUASSÚ: Saldo desta conta	80:000$000	
EDIFICIO E MOVEIS DO ESCRIPTORIO CENTRAL: Saldo desta conta .	200:000$000	109.732:900$8
CAUÇÕES: Acções depositadas pela Directoria e outros	53:000$000	
Dinheiro depositado no Thesouro do Estado	28:266$947	
Apolices depositadas no Thesouro Federal e no do Estado . .	51:000$000	132:266$9
DIVERSOS TITULOS: Uma apolice do Estado	1:000$000	
2.300 Debentures da Companhia Estrada de Ferro de Araraquara	200:100$000	
£ 36.800 do Emprestimo externo Federal de 1903	580:522$400	
£ 20.000, do Emprestimo externo da Camara Municipal de S. Paulo	312:735$350	1.094:357$7
MATERIAES PARA CUSTEIO: existentes no almoxarifado	. . . . . .	1.385:280$6
MATERIAES EM TRANSITO: em viagem e em despacho em Santos . .	. . . . . .	246:187$7
Saldos a favor da Companhia		
A saber:		
Banco do Commercio e Industria de S. Paulo e outros	10.407:049$200	
Contadoria Central	1.001:643$770	
Trafego de Cargas	172:285$900	
Transferencias de acções . . .	444$700	
Juros de apolices	930$000	
Depositos nas estações	1:270$000	
Diversos Devedores: Agentes e outros	187:740$251	11.771:363$8
CAIXA: Saldo no Escriptorio Central	41:589$884	
» Saldo na Contadoria do Trafego	306:983$886	348:573$7
Rs. . . .	. . . . . .	124.710:931$5

PASSIVO

CAPITAL: 400.000 acções de 200$00	. . . . .	80.000:000$000
EMPRESTIMO EMITTIDO EM 1892: Saldo desta conta £ 2.312.400 — ao cambio par	. . . . . .	20:554:666$660
FUNDO DE RESERVA: Saldo desta conta	. . . . . .	2.200:000$000
AMORTISAÇÃO DO CUSTO DA ESTRADA DE FERRO DO RIO CLARO: Importancia despendida	. . . . . .	9.059:019$675
CONSTRUCÇÃO DO PROLONGAMENTO A BARRETOS: Importancia destinada a este fim	. . . . . .	1.413:347$380
EMPRESTIMOS AUTORISADOS: á Companhia Estrada de Ferro do Dourado	600:000$000	
A' Companhia Estrada de Ferro Pitangueiras	200:000$000	800:000$000
CAUÇÕES: da Directoia e Outras .	. . . . . .	53:000$000
PESSOAL: de Dezembro de 1908 .	. . . . .	539:616$040
BONUS: não reclamados. . . .	212$760	
EMISSÃO DE 1907: Importancia de fracções em dinheiro não reclamadas.	4:226$643	
DIVIDENDOS: não reclamados . .	78:317$440	82:756$843
DIVERSOS CREDORES: Agentes na Europa e outros	. . . . . :	681:640$847
	Somma . .	115.384:047$445
RECEITA GERAL: Saldo desta conta	. . . . . .	9.326:884$064
Rs. . .	. . . . . .	124.710:931$509

São Paulo, 6 de Março de 1909.

Antonio Prado,
Presidente

Adolpho Augusto Pinto,
Chefe do Escriptorio Central

BALANCETE

DA

RECEITA E DESPESA

DE

Janeiro a Dezembro de 1908

Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes

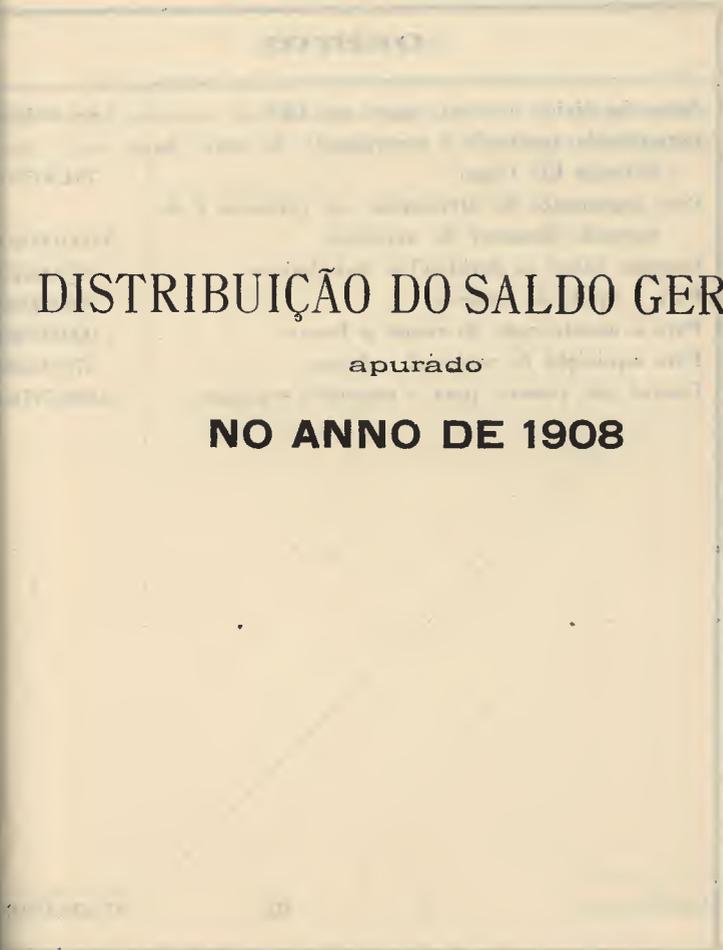
BALANCETE da Receita e Despeza de Janeiro a Dezembro de 1908.

RECEITA		
Passageiros	2.427:334$660	
Trens especiaes	4:012$080	
Encommendas, bagagens, valores, etc.	557:859$080	
Animaes por trens de passageiros	46:648$820	
Telegrammas	216:496$900	
Mercadorias.	18.879:114$860	
Animaes por trens de cargas. .	50:280$390	
Armazenagens	21:998$800	
Commissão pela arrecadação de impostos Estadoal e Federal .	24:015$310	
Saldo de aluguel e estadia de carros, vagões e encerados. . .	17:216$190	
Aluguel de estações e suas dependencias	65:100$000	
Rendas diversas arrecadadas nas linhas		
a saber:		
Carga e descarga de vagões, aluguel de casas, e de compartimentos para restaurantes, taxa sobre bandejas nas estações, multas, venda de objectos abandonados, certidões, cartazes nas estações, venda de tarifas, e aluguel de machinas. . . .	55:342$620	22.365:419$7[illegible]
Rendas diversas arrecadadas no Escriptorio Central		
a saber:		
Emolumentos	5:869$700	
Juros e commissões.	288:194$640	
Diversas outras rendas. . . .	4:937$752	299:002$0[illegible]
Rs. . .	. . . . . .	22.664:421$8[illegible]

DESPEZA		
Administração Geral e Contabilidade	311:309$463	
Conservação das linhas . . .	2.485:625$273	
Locomoção.	4.387:743$634	
Trafego	2.193:183$267	
Telegrapho e luz electrica . .	332:500$931	
Almoxarifado	117:604$260	
Saldo de aluguel e estadia de carros, vagões e encerados . .	27:751$670	
Contadoria Central	61:613$780	
Despezas diversas das linhas		
a saber:		
Consumo d'agua nas estações, annuncios. sellos e telegrammas, impostos, indemnisações, baldeação de inflammaveis e diversas outras despezas.	51:143$775	9.968:476$053
Escriptorio Central	124:921$737	
Gastos geraes	123:433$260	
Juros.	2:031$650	
Imposto sobre capital	160:000$000	
Diversas outras despezas . . .	38:117$138	448:503$785
		10.416:979$838
Saldo a favor da Receita . . .	. . . . . .	12.247:441$964
Rs. . . .	. . . . . .	22.664:421$802

S. Paulo, 6 de Março de 1908.

Adolpho Augusto Pinto
Chefe do Escriptorio Central

James W. Gray
Guarda Livros

DISTRIBUIÇÃO DO SALDO GERAL

apurado

NO ANNO DE 1908

Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes

DISTRIBUIÇÃO do saldo geral apurado no anno de 1908

DEBITO		CREDITO	
Juros da divida externa, pagos em 1908 . . .	1.881:304$280	Lucros que passaram do anno de 1907	3.160:746$380
Importancia applicada á amortisação do custo da Estrada Rio Claro	754:307$050	Saldo deste anno	12.247:441$964
Para pagamento de dividendos do primeiro e do segundo semestre do exercicio	8.000:000$000		
Imposto sobre os dividendos distribuidos . . .	200:000$000		
Para o fundo de reserva	200:000$000		
Para a construcção do ramal a Baurú	1.000:000$000		
Para aquisição de material rodante	370:000$000		
Lucros que passam para o exercicio seguinte. .	3.002:577$014		
Rs. . . .	15.408:188$344	Rs. . . .	15.408:188$344

São Paulo, 6 de Março de 1909

Adolpho Augusto Pinto,
Chefe do Escriptorio Central

James W. Gray,
Guarda-Livros

LISTA GERAL

DOS

SENHORES ACCIONISTAS

LISTA dos Senhores Accionistas

em 30 de Abril de 1909

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
	A		
1	Abeilard de Almeida Pires	58	10
2	Achilles Schwob	39	7
3	Adail f.ª de d. Maria I. de Carvalho Quartim	2	0
4	Adalberto de Freitas Reys, menor . . .	85	13
5	Adão Gray	11	2
6	Adelaide Alves Guimarães	100	15
7	„ Augusto Pereira, herança . . .	10	2
8	„ Belmira Mugnaini	4	0
9	„ Honoria f.ª de d. Maria Honoria	35	7
10	de Moraes Barros	320	28
11	„ de Moraes f.ª de José P. de Moraes	11	2
12	„ Raphaela de Oliveira Borges . .	87	13
13	„ Rocha, menor.	16	3
14	Adelia Sá, d.	3	0
15	„ de Siqueira A. de Oliveira, menor .	53	10
16	Adelina de Lara Campos, menor	28	5
17	Adelino Domingos Neiva, menor	23	4
18	Adeodato de Andrade Botelho.	4	0
19	Adolpho, f.º José Adolpho Michelet . . .	37	7
20	„ F. Oppenhein	266	25
21	„ Heydenreich	16	3
22	„ Hildebrand.	21	4
23	„ Lantz, dr.	116	16
24	„ „ f.º do dr. Adolpho Lantz.	10	2
25	„ da Silva Neiva, menor	23	4
26	Adriana Maria da Conceição	3	0
27	„ de Toledo Piza	13	2
28	Affonso Augusto Ribeiro	6	1
29	„ Olegario Ferreira Pinto	106	15
30	„ de Paula, menor	11	2
31	„ Pires Fleury	27	5
32	„ Ráo	25	5
33	„ de Vergueiro, herança	1	0
34	Agatha Fakler	6	1

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
35	Agnés Bradschaw	4	0
36	Agnello Leite, dr.	4	0
37	Agostinho Chiarelli	42	8
38	„ f.º de Gabriel Ribeiro dos Santos.	5	1
39	„ Lebre de Castilho.	10	2
40	Alayde, f.ª de Arthur da Silva Araujo . .	6	1
41	Albano de Azevedo e Souza	40	8
42	„ dos Santos, menor	21	4
43	Albert Debaise.	32	6
44	Albertina de Azevedo Guedes.	2	0
45	„ Carneiro Neves	23	4
46	„ „ „ Filha	53	10
47	„ f.ª de Alberto Lyon.	2	0
48	„ Müller	35	7
49	„ Prado de Oliveira, menor . . .	5	1
50	„ da Silva Prado	161	20
51	Alberto de Castro Menezes, dr.	53	10
52	„ f.º de d. Maria Izabel de C. Quartim	2	0
53	„ „ do dr. Thomaz Whately . . .	12	2
54	„ Gourgues.	17	3
55	„ Israel	320	28
56	„ Kahn	33	6
57	„ Lübbers	266	25
58	„ de Moraes Bueno	110	16
59	„ dos Santos Dumont	1.066	65
60	„ Schultz	410	33
61	„ da Silva Neiva, menor	23	4
62	„ Vanden Brande	12	2
63	„ Villares	126	17
64	Alberic Leriquier	21	4
65	Albino Alves de Camargo	735	49
66	Alceu Peixoto Gomide	21	4
67	Alcides de Lara Campos, menor	28	5
68	Alda f.ª de João Tapié	75	12
69	„ da Silva Prado.	536	39
70	Alexandre Augusto Mendes.	71	12
71	„ f.º de Alexandre A. Mendes . .	34	6
72	„ José Pedroso.	20	4
73	„ Leal	50	10
74	„ Theophilo Alves do Valle, menor	56	10
75	„ Thiollier	1.500	87
76	Alexandrina Amelia de Vasconcellos. . .	42	8
77	„ Augusta da Silva.	4	0
78	„ Leopoldina de Abreu . . .	(	

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de
79	Alexandrina Rosa da Conceição	7	1
80	Alfred Foot.	9	1
81	„ Hutin	138	18
82	„ Richard Foot, menor	1	0
83	„ Levy	756	50
84	„ Williams	52	10
85	Alfredo Alberto Ribeiro de Mendonça . .	18	3
86	„ Chauvot	52	10
87	„ Claudio da Silva	54	10
88	„ Claudino de Moraes	143	19
89	„ f.º de Joaquim Pio Pimenta Bueno	11	2
90	„ „ „ d. Maria Xavier de A. Campos	6	1
91	„ José Teixeira, dr.	80	13
92	„ Leite Rodrigues Torres	151	20
93	„ Maia	424	33
94	„ Mario Vieira	8	1
95	„ Picca	24	4
96	Alice Cerquinho	449	34
97	„ f.ª de Domingos Francisco Per.ª Porto	5	1
98	„ „ „ Francisco Ant.º Pereira Borges	8	1
99	„ Gertrudes Foot, menor	2	0
100	„ Lucron	21	4
101	„ Malta.	106	15
102	„ Maria f.ª do conde Monteiro de Barros	99	14
103	„ Martins de Almeida	100	15
104	„ Noronha Torresão Galvão	150	20
105	„ Porciuncula.	1.173	71
106	Alice de Souza Carvalho de Mendonça . .	150	20
107	„ W. Gray.	127	17
108	Aline Oppenhein, menor	2	0
109	Alphonse Levy	103	15
110	„ Mayer Picard.	14	2
111	„ Boche	12	2
112	Alvaro de Abreu	533	39
113	„ Teffé von Hoonholtz	220	23
114	Alzira Kraemer	2	0
115	„ Réichert Nielsen.	12	2
116	„ da Silva Prado, menor.	304	27
117	„ f.ª de José Porfirio de A. M. Junior.	16	3
118	Amador, f.º de Antonio Nunes de Oliveira .	17	3
119	Amalia Alves de Lemos.	29	5
120	„ Levy	50	10
121	„ de Oliveira Camargo	266	25
122	„ Pfann	48	9

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
123	Amando de Barros	400	32
124	Amaro Pedroso de Moraes, menor . . .	13	2
125	Ambrosina Augusta Sterry.	123	17
126	„ de Camargo Salles.	13	2
127	„ Pinto Nunes Gomide	366	30
128	Ambrosio Nelson de Oliveira	155	20
129	Amelia de Andrade Villares	93	14
130	„ baronesa Hillmar von Ende . . .	482	36
131	„ Barretto	25	5
132	„ Bemvinda da Costa Carvalho. . .	8	1
133	„ Brazilia Leitão Munhós	264	25
134	„ Eufrosina Quartim.	42	8
135	„ f.ª de Alexandre A. Mendes . . .	34	6
136	„ „ „ d. Maria Izabel de C. Quartim.	2	0
137	„ Gaspar de Almeida.	155	20
138	„ de Moraes Camargo	115	16
139	„ de Paula Ramos	306	27
140	„ da Porciuncula Alves de Araujo. .	1.022	63
141	„ Snape	20	4
142	„ Teixeira Badaró.	49	9
143	Amelie Maziéres	15	3
144	Americo Ferreira de Abreu	85	13
145	Amy Foot	188	21
146	Anardina Ribeiro Bittencourt	84	13
147	André Dennery	153	20
148	„ Frétin, menor.	3	0
149	„ Lièvre	11	2
150	Andreas Schmidt.	67	11
151	Anesia Canto e Mello	4	0
152	„ Soares da Graça Fagundes . . .	18	3
153	Anesio, f.º de Bernardino José Leite. . .	6	1
154	Angela Lantz, menor	10	2
155	Angelica Augusta de Carvalho	55	10
156	Angelina de Aguiar	12	2
157	„ f.ª de Cesar Pereira de Souza. .	6	1
158	Angelo Alves de Assumpção, conego . .	10	2
159	„ Amoroso	100	15
160	„ Cicere.	4	0
161	„ f.º de Edgard Ferreira de Carvalho.	12	2
162	„ Francischini	5	1
163	Aniceto Vaz Barjas	15	3
164	Anisio de Lara Campos, menor	21	4
165	Anna Abiah da Silva Prado	984	61
166	„ Alves do Amaral	256	25

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
167	Anna Alves de Camargo.	132	18
168	„ „ Pinto.	234	24
169	„ de Barros Vidigal, menor	10	2
170	„ Barthe	119	16
171	„ B. de Assis Pacheco	500	37
172	„ B. de Souza Aranha	580	41
173	„ B. Prado Pereira Pinto	2.250	125
174	„ de Breuilpont	78	12
175	„ Brotero de Barros.	192	22
176	„ Candida Bresser Monteiro, menor. .	17	3
177	„ „ Neves Lobo.	7	1
178	„ Cesar Varella	46	9
179	„ Delmira Fleury	100	15
180	„ Edith Vaz de Carvalháes	23	4
181	„ Elisa de Andrada Machado. . . .	80	13
182	„ Eufrosina Pereira Mendes, menor. .	10	2
183	„ f.ª de Antonio C. Gomes dos Reys .	5	1
184	„ „ „ Fernando Vieira de Moraes. .	7	1
185	„ „ „ Francisco Quirino dos Santos.	19	3
186	„ „ „ d. Maria Xavier de A. Campos.	6	1
187	„ da Fonseca Bicudo	151	20
188	„ Francisca da Silva Monteiro de Barros.	908	57
189	„ Gabriella de Camargo Almeida . .	12	2
190	„ Gertrudes Ferraz	1	0
191	„ „ Ferraz, de Cravinhos . .	28	5
192	„ Henriqueta de Siqueira Mello. . .	9	1
193	„ Iolanda f.ª de Caio da Silva Prado .	36	7
194	„ Joaquina de Freitas Bacheuser . .	304	27
195	„ „ Prado Aranha	213	23
196	„ Kaier Hirsch	5	1
197	„ de Lacerda Penteado	125	17
198	„ Lopes da Costa Cintra	10	2
199	„ de Lourdes, f.ª de José M. da Fonseca.	35	7
200	„ Luiza Dulley	93	14
201	„ Marcellina de Andrada Machado . .	96	14
202	„ Malezewska	42	8
203	„ Maria Agustine Fontes	30	6
204	„ „ de Moraes	1	0
205	„ Mourão Serpa Pinto	100	15
206	„ de Paula, menor	11	2
207	„ de Queiroz Telles.	121	17
208	„ Sancha, f.ª de Conrado A. de Oliveira.	5	1
209	„ da Silva Prado.	257	25
210	„ Soares, menor	1	0

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
211	Anna Vicencia da Silva Prado	304	27
212	„ Zimmermann	21	4
213	Anne Danel.	10	2
214	Annibal Pedro Zanchetta	3	0
215	Antenor de Lara Campos	303	27
216	Antonia Adelaide Martins Vieira	5	1
217	„ Augusta Senna	10	2
218	„ Delphina de Toledo	85	13
219	„ Ellis da Silva Araujo	65	11
220	„ Eufrosina de Almeida Corrêa . .	100	15
221	„ Fausta Pereira Jordão.	241	24
222	„ f.ª de Adolpho do Amaral Campos.	10	2
223	„ Maria Ribeiro Gavião.	205	22
224	„ da Silva Telles	6	1
225	„ Soares.	134	18
226	Antonieta Amorim Rodrigues, menor. . .	67	11
227	„ de Borba	10	2
228	„ f.ª de João Tapié	67	11
229	„ Penteado da Silva Prado . . .	1.000	62
230	Antonina Alves do Amaral, menor . . .	257	25
231	„ Lemme Ravaschiéri	10	2
232	Antonio Alfredo Vaz Cerquinho	1.443	84
233	„ de Almeida Corrêa	55	10
234	„ „ „ Prado, herança . .	1	0
235	„ Alvares Leite Penteado. . . .	872	56
236	„ Augusto de Almeida Cardia . .	1.600	92
237	„ „ Bezerra Paes, herança. .	23	4
238	„ „ f.º de Carlos A. M. de Barros	27	5
239	„ „ f.º de João Pinto M. Portella	40	8
240	„ „ Monteiro de Barros . .	2.346	129
241	„ „ Moreira de Toledo. . .	28	5
242	„ „ Paes	56	10
243	„ „ da Silva Lima	2	0
244	„ Barboza Ferraz	213	23
245	„ „ dos Santos	300	27
246	„ Benedicto Pereira.	32	6
247	„ Bento Domingues de Castro . .	28	5
248	„ Bresser Monteiro, menor . . .	30	6
249	„ Bulcão Giudice, menor	2	0
250	„ de Campos Serra Filho, menor .	9	1
251	„ Cardoso dos Santos	1	0
252	„ Carlos de Assumpção	100	15
253	„ Carneiro Neves Filho	53	0
254	„ Coelho da Gama	230	24

N. de ordem	NOMES		Numero de acções	Numero de votos
255	Antonio	Columbus	108	15
256	„	Cornelio, f.º de Gabriel R. dos Santos	6	1
257	„	da Costa Junior	53	10
258	„	Dias Ferraz de Arruda	39	7
259	„	„ Pacheco	180	21
260	„	Domingos França	128	17
261	„	Ferreira de Carvalho.	213	23
262	„	Ferreira Junior	200	22
263	„	Fernandes de Barros Cobra . .	213	23
264	„	de Figueiredo Machado	32	6
265	„	f.º de Adolpho C. de Mattos Barreto	25	5
266	„	„ „ Antonio C. Gomes dos Reys	5	1
267	„	„ „ „ Queiroz Santos Filho	138	18
268	„	„ „ d. Emiliana J. de Oliveira.	6	1
269	„	„ „ Francisco de Almeida Ferraz	6	1
270	„	„ „ „ de Oliveira . .	6	1
271	„	„ „ José Manuel da Fonseca .	80	13
272	„	„ „ d. Lucheta Luis	49	9
273	„	„ „ Manuel de P. Leite de Barros	2	0
274	„	Forster	6	1
275	„	Francisco de Paula Souza . . .	1	0
276	„	„ Pereira de Carvalho. .	300	27
277	„	Gonçalves Fontes.	150	20
278	„	Henrique de Araujo Cintra, herança	7	1
279	„	João Romeu	470	36
280	„	Joaquim de Carvalho Filho. . .	262	25
281	„	Joaquim Dias de Abreu. . . .	53	10
282	„	José de Almeida Camargo . . .	2	0
283	„	„ Duarte Moreira.	79	12
284	„	„ Ribeiro	10	2
285	„	Ladisláu Coelho	17	3
286	„	de Lacerda Franco	920	58
287	„	Leme, f.º de Adalberto de Q. Telles	18	3
288	„	Leite de Almeida.	9	1
289	„	„ „ Almeida Prado Junior .	171	21
290	„	Luiz de Assumpção, menor. . . .	28	5
291	„	de Macedo Ferreira, menor. . .	26	5
292	„	Manuel de Arruda Alvim . . .	7	1
293	„	„ Rodrigues, herança. . .	34	6
294	„	de Mello Nogueira, menor . . .	75	12
295	„	Mercado.	53	10
296	„	Nunes Ribeiro	200	22
297	„	Paulino Gonçalves Benjamim, cone-	108	15
298	„	go de Padua Salles	600	42

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
299	Antonio Pereira da Costa	48	9
300	„ Pinheiro Nobre	21	4
301	„ Prospero	22	4
302	„ de Queiroz Telles.	125	17
303	„ Ribeiro dos Santos	23	4
304	„ „ de Lima	87	13
305	„ da Rocha Cintra, menor. . . .	8	1
306	„ dos Santos Carvalhinho	80	13
307	„ da Silva Prado.	1.651	95
308	„ „ „ Prado, de Mattão . . .	150	20
309	„ Silveira Rezende, menor . . .	174	21
310	„ Soares de Gouvêa.	180	21
311	„ „ „ Oliveira	39	7
312	„ de Toledo Lara	925	53
313	„ Wagner	81	13
314	„ Worschke, Jundiahy	3	0
315	Aracy, f.ª de Heitor Tobias de Aguiar . .	1	0
316	Arcebispado da Bahia	8	1
317	Aristides de Lara Toledo Piza, menor . .	42	8
318	Arlindo Joaquim de Lemos, dr.	13	2
319	„ Loureiro Ferreira Chaves, menor .	5	1
320	Armand de Siorac	8	1
321	Armando de Abreu	533	39
322	„ Alvares Penteado	1.000	62
323	„ Prado dr.	170	21
324	Arminda Carmelita Ferraz	3	0
325	Arnaldo Augusto Vieira de Carvalho, dr. .	106	15
326	„ f.º de Domingos F. Pereira Porto.	5	1
327	Arthur d'Avila Rebouças, herança . . .	166	20
328	„ de Azevedo Marques	1	0
329	„ & Ed. Levy	420	33
330	„ Ferreira Coelho.	35	7
331	„ f.º de Angela dall'Anese	106	15
332	„ „ „ Arthur da Silva Araujo . .	6	1
333	„ Franco Mourão	37	7
334	„ Jambeiro Costa, dr.	4	0
335	„ Kahn	106	15
336	„ Levy	21	4
337	„ Martins da Costa Passos, dr.. . .	60	11
338	„ Porchat de Assis	10	2
339	„ Teixeira de Camargo	40	8
340	Arturo Santucci	5	1
341	Ascanio Villas Boas, dr.	66	11
342	Associação Beneficente «Jesus, Maria e José».	10	2

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
343	Associação Commercial de Santos. . . .	80	13
344	„ Medica Beneficente de S. Paulo.	53	10
345	„ Protectora da Infancia Desvalida.	2.133	119
346	„ „ dos Morpheticos de Jundiahy	9	1
347	„ Soccorros Mutuos A. e Officios.	64	11
348	Augusta Birle	18	3
349	„ Emma Catharina Hempel . . .	133	17
350	„ F. Hoff, menor.	10	2
351	„ Feusk Fransel	7	1
352	„ Hoff	77	12
353	„ Teixeira de Campos Assumpção .	106	15
354	Auguste Demanet.	4	0
355	„ Hennin	213	23
356	Augustine Gundelfinger.	42	8
357	Augusto Cesar de Mattos	356	30
358	„ Ferreira dos Santos	50	10
359	„ f.º de Antonio Leme da Fonseca.	531	39
360	„ Haas	5	1
361	„ Lantz	10	2
362	„ Marcellino Simões	22	4
363	„ de Oliveira Camargo.	112	16
364	„ de Paula Ramos	16	3
365	„ de Souza Marques, dr.	47	9
366	Aurelia C. Pacheco Jordão.	54	10
367	Aurora, f.ª de A. A. Rodrigues Dias. . .	66	11
368	„ dos Santos Silveira.	53	10
369	Automovel Club de S. Paulo	250	25
370	Avelino de Barros Borges	4	0
371	„ Pacheco de Toledo	23	4
372	A. B. Dreyfus, veuve	85	13
	B		
373	Balbina Leal Pimenta Bueno	16	3
374	Banco Commerciale Italo-Brasiliano . . .	5.020	263
375	Banque de Paris et des Pays Bas . . .	45.000	2.262
376	Barão Hilmar von Ende.	46	9
377	„ de Jacarehy	1.000	62
378	„ de Muritiba	213	23
379	„ de Tatuhy	900	57
380	„ de Taubaté, herança.	50	10
381	Baroneza de Arary	2.882	156
382	„ „ Ibirá Mirim	56	10

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
383	Baroneza de Itajubá.	213	23
384	„ de Jaguára.	49	9
385	„ do Japy	16	3
386	„ de Muricy	74	12
387	„ de Nioac	533	39
388	„ do Rio Bonito	1.700	97
389	„ de Santa Eulalia.	133	18
390	Basilio da Silveira Cintra	14	2
391	Beatrice Madeleine Wysard, menor . . .	17	3
392	Beatriz, f.ª de Alvaro de Aguiar Vallim. .	3	0
393	„ „ „ Sydney James Crowther Smith	1	0
394	„ „ „ Visconde de La Tour. . .	21	4
395	„ Penteado Prado, menor	5	1
396	„ Ribeiro de Mendonça	7	1
397	Bellarmina Pinheiro e Prado	40	8
398	Bemvinda Alves Ferreira	6	1
399	Benedicta Alves de Mello Nogueira . . .	735	49
400	„ f.ª de Adolpho do Amaral Campos	10	2
401	„ Maria Carneiro	600	42
402	„ Maria da Conceição	320	28
403	Benedicto de Aguiar Peçanhã.	12	2
404	„ Antonio Fidelis	32	6
405	„ Augusto Ferreira	7	1
406	„ Castilho de Andrade	700	47
407	„ Cesario de Oliveira.	15	3
408	„ Guimarães, menor	10	2
409	„ José de Carvalho	76	12
410	„ Octaviano de Brito.	22	4
411	Benjamim Antunes de Oliveira J.or, menor.	53	10
412	„ Blum	292	27
413	„ Constante de Oliveira	496	37
414	„ Couto, menor.	11	2
415	Benta, f.ª de Fernando Vieira de Moraes .	7	1
416	Bento Antonio Pereira	57	10
417	„ José de Carvalho	2.813	153
418	„ José Soares	100	15
419	„ de Lacerda Filho.	110	16
420	„ Loeb	89	13
421	„ Pinto do Rego Freitas	710	48
422	„ Quirino dos Santos	517	38
423	Bernard Hass	160	20
424	Bernardina F. de Campos	7	1
425	Bernardino Gonçalves Martins Vieira . .	5	1
426	Bernardo Hoff, menor	11	2

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
427	Bertha Despaux	57	10
428	„ f.ª de Francisco G. Guimarães . .	16	3
429	„ „ „ Thomaz Whately.	12	2
430	Bertholina Maria de Jesus Franco . . .	2	0
431	Bertilia Ribeiro de Mendonça	2	0
432	Bismark, f.ª de Maria Honoria.	2	0
433	Boaventura F. de Camargo.	16	3
434	„ Rodrigues de Souza	169	20
435	Boris Fréres	1.641	94
436	Branca Corrêa de Moraes	10	2
437	Brasilia Carolina de Andrada Machado . .	64	11
438	„ Dias Leite	59	10
439	„ Elisa de Lima Whitaker. . . .	8	1
440	„ Pacheco de Camargo.	50	10
441	„ Pompeu Franco de Andrade, menor	2	0
442	Brasilianische Bank für Deutschland. . .	1.347	79
443	Brasilina Amelia Pedroso	85	13
444	„ da Silva Fonseca	22	4
445	„ Lins, menor.	3	0
446	Braulio Bresser Monteiro	35	7
447	Braz Augusto Monteiro de Barros . . .	1.066	65
448	British Bank of South America Ltd. . .	1.456	85
	C		
449	Caio Penteado Prado, menor	9	1
450	Caixa Auxiliar dos E. da Contadoria Central	44	8
451	Camilla Borges Alves Diniz	640	44
452	Camille Deslions	82	13
453	Camillo Antonio de Moraes.	66	11
454	„ Soares de Camargo.	80	13
455	Candida Augnsta de Andrade	313	28
456	„ de Campos Barros	1.706	97
457	„ Elisa de Carvalho Melchert. . .	200	22
458	„ f.ª de Adolpho do Amaral Campos	10	2
459	„ Honoria, f.ª de d. Maria Honoria .	35	7
460	„ de Lacerda Franco	85	13
461	„ Maria Alves de Souza	6	1
462	„ Ribeiro de Mendonça	2	0
463	Candido Francisco Saldanha	21	4
464	„ Gonçalves Gomide	533	39
465	„ f.º de Juvenal Corrêa de Mello .	2	0
466	„ de Moraes Rocha	21	4
467	„ Sebastião Ribeiro Porto. . . .	98	14

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
468	Candido Torales de Gimenes	112	16
469	Canuto José Saraiva Junior	1	0
470	Capella de Leme.	5	1
471	„ de São João Baptista da Lagôa. .	106	15
472	Capitaine Campêche.	22	4
473	Carlo Pareto & Comp.	213	23
474	Carlos Alberto Ferreira Brandão. . . .	300	27
475	„ de Andrade Villares.	1.066	65
476	„ Augusto, f.º do dr. Erasmo do Amaral	13	2
477	„ „ Hoff.	75	12
478	„ „ Monteiro de Barros. . .	170	21
479	„ „ Pereira Guimarães . . .	206	22
480	„ Doringer	10	2
481	„ Eduardo, f.º de Manuel da C. Lobo.	8	1
482	„ Emilio de Azevedo Marqnes. . .	75	12
483	„ Engler.	10	2
484	„ f.º de Domingos Roque da Silva. .	185	21
485	„ „ „ d. Henriqueta M. da Conceição	35	7
486	„ „ „ Joaquim Mendonça Filho. .	1	0
487	„ „ „ Thomaz Whately.	12	2
488	„ G. Rheingantz	213	23
489	„ Gaetani.	21	4
490	„ Gilardi.	334	29
491	„ José Schulman, menor.	3	0
492	„ Luiz, f.º de Cesar Pereira de Souza.	2	0
493	„ Olympio Penteado	48	9
494	„ Paes de Barros	2.560	140
495	„ Ringmann.	30	6
496	„ Schimmler, menor	33	6
497	„ Schorcht Junior.	234	24
498	„ Vasconcellos de Almeida Prado.	600	42
499	Carlota, f.ª do dr. Paulo Pinto de Almeida.	64	11
500	„ Justiniana de Souza Aranha. . .	11	2
501	„ Novaes de Borba.	10	2
502	Carmelina Prates da Silva Baptista. . .	73	12
503	Carmen Cecilia Monteiro de Barros. . .	18	3
504	„ Coutinho Monteiro de Barros . .	46	9
505	„ f.ª de Antonio Pereira de Queiroz.	1	0
506	„ „ „ Aquilino Negrini	2	0
507	„ „ „ Brasilio José Pompeu. . .	4	0
508	„ do Val	742	50
509	Carolina Ambrosina Franzen	35	7
510	„ de Assis Pacheco.	100	15
511	„ Augusta Bresser Monteiro . . .	84	13

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
512	Carolina Augusta de Moraes e Silva. . .	96	14
513	„ „ Vaz de Carvalháes. . .	93	14
514	„ Borges Schmidt	10	2
515	„ Corrêa Cardoso	67	11
516	„ f.ª de Francisco de Oliveira . .	6	1
517	„ Harrah Brégy	594	42
518	„ Maria de Siqueira.	19	3
519	„ Moreira da Cruz	32	6
520	„ Prado da Silva Prado	1.549	89
521	„ Tamandaré Teixeira	48	9
522	Casa Pia de São Vicente de Paulo . . .	116	16
523	Cassio, f.º de Leovigildo da Silva Prado .	32	6
524	Catharina Forster.	1	0
525	Catherine Ellis Lawrence, menor. . . .	10	2
526	Cecilia Almeida	100	15
527	„ Carmen Monteiro de Barros. . .	55	10
528	„ f.ª de José Adolpho Michelet . .	38	7
529	„ Jordão Pereira Bastos.	45	9
530	„ Luiza, f.ª de Alfredo A. de S. Rangel.	20	4
531	„ de Moraes Monteiro de Barros. .	2.000	112
532	Celestina Beck.	5	1
533	„ Bourroul	12	2
534	Celestino, f.º de Mariana Prada	22	4
535	Celia, f.ª de d. Maria Xavier de A. Campos	6	1
536	Celika Bonino, menor	53	10
537	Celina de Lacerda	770	51
538	Celisa da Silveira Rezende, menor . . .	176	21
539	Celso, f.º de José P. Alvares Machado Junior	16	3
540	„ da Silveira Rezende, menor . . .	177	21
541	Cenobelino de Barros Serra, menor . . .	9	1
542	Centro Academico Onze de Agosto . . .	6	1
543	„ Beneficente dos E. da Locomoção da Companhia Paulista	42	8
544	Cesarino Irmãos & Comp.	160	20
545	Cesario Trivellato.	50	10
546	Charles J. Harrah Junior	594	42
547	„ Leopold Hirsch.	5	1
548	„ Levy	750	50
549	„ Maurice Hennin, menor	50	10
550	„ Sentroul	8	1
551	„ Weiler & Comp.	717	48
552	Christina, f.ª de Fernando Vieira de Moraes	7	1
553	„ „ „ Francisco Q. dos Santos .	19	3
554	Christiano Adolpho Pohlmann	85	13

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
555	Christovão Junqueira de Almeida, menor .	32	6
556	„ Falcone	2	0
557	Cicero, f.º de João Pinto Ferraz	7	1
558	Cid, f.º de Pedro F. de Camargo	5	1
559	Cincinato, f.º de Alfredo Braga	1	0
560	Clara de Andrade Pina.	5	1
561	„ de Lacerda.	80	13
562	Clarice Couto, menor	6	1
563	Claro, f.º de José Manuel da Fonseca . .	80	13
564	Claude Meulinet	5	1
565	„ Robbé	50	10
566	Claudina de Paiva Azevedo, herança. . .	5	1
567	„ Pinheiro e Prado.	42	8
568	„ de Souza Sampaio	24	4
569	Clement Etchbarne	45	1
570	Clementina Amorim Rodrigues	5	9
571	„ Schmidt.	160	20
572	Clodomiro J. Rique	19	3
573	Clotilde Augusta Martins Vieira	5	1
574	„ f.ª do dr. Paulo Pinto de Almeida.	64	11
575	„ Ribeiro de Mendonça.	4	0
576	Clovis Nogueira	68	11
577	Collegio de N. S. do Carmo de Guaratinguetá	200	22
578	Companhia Paulista de Seguros Maritimos e Terrestres.	600	42
579	Cômte Edouard de Montbron	216	23
580	Contesse Renée de Meloises	68	11
581	Conde Alberto de Nioac.	400	32
582	„ d'Escherny.	315	28
583	„ Robert de Montbron	300	27
584	Condessa Carlos Monteiro de Barros. . .	350	30
585	„ de Calvacante.	42	8
586	„ de Legge	2.900	156
587	„ Monteiro de Barros.	1.482	86
588	Constance Wilmot	50	10
589	Convento das Mercês, de Itú	209	22
590	Corbiniano de Aquino Fonseca	150	20
591	Cornelia Rodrigues Peixoto	320	28
592	Custodia Candida Martins Vieira. . . .	5	1
593	Cymodacéa Bresser Monteiro	10	2
594	Cyra da Silveira Rezende, menor . . .	176	21
595	Cyro, f.º de Bernardino José Leite . . .	6	1

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
	D		
596	Daniel Campbell	21	4
597	„ Heydenreich	350	30
598	„ Kruss	2	0
599	„ José Rodrigues	3.200	172
600	„ de Souza Ramos.	7	1
601	Dario, f.º de Gabriel Pupo Nogueira. . .	4	0
602	„ Rudge da Silva Ramos	2	0
603	David Emile Sulzer, dr.	106	15
604	„ de Oliveira Tavares	25	5
605	Decimo Refinetti	10	2
606	Delphica Rodovalho de Sampaio	42	8
607	Deolinda Alves Porto de Siqueira . . .	60	11
608	„ Eugenia de Campos Toledo . .	203	22
609	„ de Freitas Guimarães Malheiro .	304	27
610	Detlef Brune	740	49
611	Didimo, f.º de Benedicto Rolim	17	3
612	Dinorah, f.ª de Adolpho Cardoso. . . .	10	2
613	Diogenes de Lemos Azevedo, menor. . .	15	3
614	Diogo de Abreu Teixeira	122	17
615	„ José de Andrada Machado. . . .	17	3
616	„ Machado	1	0
617	Dolores Martins	3	0
618	Domiciano Pereira de Campos.	70	12
619	Domingas, f.ª de F. R. dos Santos Bonfim.	241	24
620	Domingos de Carvalho Campos	152	20
621	„ Gabriel Fernandes Pereira .	14	2
622	„ Luiz Netto	6.000	312
623	„ da Silva Moreira	213	23
624	„ Viegas de Toledo Piza, menor .	73	12
625	Domitilia Alves Marcondes de Araujo . .	6	1
626	Donatilia, f.ª de d. Balbina C. Soares . .	10	2
627	Duarte Perez do Rego Monteiro, dr. . .	100	15
628	Dulce de Almeida Rudge, menor. . . .	35	7
629	„ de Carvalho, menor	16	3
630	„ Vallim, menor	3	0
631	Dulphe Pinheiro Machado	15	3
632	Duranto Ferreira de Camargo.	3	0
633	Duval de Moraes.	84	13

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
	E		
634	Edith Cornehls, menor	5	1
635	„ f.ª de Holger J. Kok	42	8
636	„ Ferreira da Rosa, menor	6	1
637	Edmond Adolph Dreyfus	320	28
638	„ Bloch	106	15
639	„ Loevembach	240	24
640	Edmundo Gomes de Brito	25	5
641	„ Wright.	2	0
642	Edouard Julien Levy, menor	133	18
643	„ Ullmo	106	15
644	Eduardo de Andrade Villares.	1.066	65
645	„ Borges da Rocha.	88	13
646	„ f.º de Antonio Leme da Fonseca.	531	39
647	„ „ „ William John Sheldon . .	5	1
648	„ Forster	6	1
649	„ Maxwell Rudge	1.116	68
650	„ Prates, conde de Prates. . . .	12.000	612
651	„ da Silva Prado, menor	41	8
652	„ dos Santos Prates, ...	64	11
653	„ Rodrigues, de Mogy-Mirim. . .	36	7
654	Edward William Wysard	14	2
655	„ Steiner	6	1
656	Eglantina Penteado da Silva Prado . . .	1.066	65
657	Eleonor Mather	32	6
658	Elias Antonio, f.º do Dr. Erasmo do Amaral.	4	1
659	„ Quartim de Albuquerque	1	0
660	Eline Maria, f.ª de Holger Jansen Kok . .	42	8
661	Elisa Adelaide de Oliveira.	146	19
662	„ de Aguiar de Andrada	2.000	112
663	„ Annie Tindal	106	15
664	„ de Assumpção Amarante Cruz, menor.	66	11
665	„ Barnabé Vaz de Carvalháes . . .	59	10
666	„ Blomeley.	24	4
667	„ Borges Motta	10	2
668	„ f.ª de Affonso Pires Fleury. . . .	9	1
669	„ „ „ Edmundo Wright	4	0
670	„ Fomm Garcia Redondo	3	0
671	„ Franco Mourão	104	15
672	„ Harrah	594	42
673	„ Josephina de Andrada Machado . .	80	13
674	„ de Mello Azevedo Marques. . . .	7	1
675	„ Monteiro de Barros	11	2

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
576	Elisa Pinheiro e Prado	7	1
577	„ da Silva Prado	370	31
678	Elisabeth, f.ª de Luiz Backheuser . . .	53	10
679	„ Wright de Miranda Pacheco . .	26	5
680	Ella Kuhn Hall	2	0
681	Ellen Gray Filha	58	10
682	„ Luiza Baggott	1	0
683	„ Elsa Hoff, menor	10	2
684	Elsie Broad, menor	6	1
685	Elvira f.ª de Angela dell'Anese	107	15
686	„ „ „ d. Ernesta M. Buchi . . .	21	4
687	„ „ „ Francisco de Almeida Ferraz.	6	1
688	„ „ „ „ „ Oliveira . . .	6	1
689	„ Ferraz de Sampaio	470	36
690	„ Gomes	17	3
691	„ de Paula Machado	448	35
692	„ Rodrigues	7	1
693	„ Silva	2	0
694	Elza f.ª de Gabriel Pupo Nogueira . . .	21	4
695	„ Moraes de Aguiar, menor	6	1
696	Emile Jourdan.	109	15
697	Emilia da Fonseca Barros	4	0
698	„ Jordão Pereira de Souza	700	47
699	„ Marcondes Alves de Araujo . . .	128	17
700	„ de Paiva Meira	1	0
701	„ Slanino Mestrinho	10	2
702	Emilio Bamberg	13	2
703	„ Calcagno	138	18
704	„ Petronieri.	45	9
705	„ de Toledo.	42	8
706	„ van Haute	16	3
707	„ Zanchetta.	2	0
708	Eponina, f.ª de Adolpho do Amaral Campos	10	2
709	„ Prado Soares de Moura	304	27
710	Erasmo Teixeira de Assumpção	220	23
711	„ „ de Assumpção J.or, menor	28	5
712	Ercilia Rudge da Silva Ramos, menor . .	2	0
713	Ercilla Alves Pinto	234	24
714	Ermelinda, f.ª de Manuel Duarte de S. Lima	11	2
715	Erminia Ubelhart Lemgruber	418	33
716	Ernesto Worms	53	10
717	Ernestina de Mendonça Taylor	20	4
718	Ernesto f.º de d. Ernesta M. Buchi . . .	21	4
719	„ Mariano da Silva Rudge. . . .	106	15
720	Escholastica de Lacerda	85	13

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
721	Escholastica Melchert da Fonseca . . .	2.362	130
722	„ de Queiroz Telles	171	21
723	„ Soares	533	39
724	„ de Toledo Amaral	12	2
725	Escola do Commercio de São Paulo. . .	74	12
726	Esmeralda, f.ª de Virginia de A. Godoy .	8	1
727	Esperidião Eloy de Barros Pimentel . .	160	20
728	Estevam Ferraz de Toledo.	53	10
729	„ José Martins Vieira	5	1
730	„ Negreiros Guimarães.	6	1
731	Estephania, f.ª do Dr. Thomaz Whately .	12	2
732	Esther Blomeley	49	9
733	„ f.ª de Emiliana Justina de Oliveira.	5	1
734	„ „ „ Francisco Quirino dos Santos	19	3
735	„ Junqueira de Almeida, menor . .	32	6
736	„ Lins, menor	8	1
737	Etelvina, f.ª de Ernesta M. Buchi . . .	21	4
738	Ethel Mary White	5	1
739	Eudoxia Rosalina Pinto.	18	3
740	Eufrasia Teixeira Leite	5.000	262
741	Eufrosina de Aguiar Haupt	132	18
742	Eugen Biehn	250	25
743	Eugéne Lafon	170	21
744	Eugenia de Barros Oliveira	73	12
745	„ Paulus	4	0
746	„ da Silva Prates	266	25
747	„ Tamandaré Teixeira, menor . .	48	9
748	Eugenie Frétin	428	33
749	Eugenio Dias Leite, conego	64	11
750	„ Gomes do Val	746	49
751	„ Guilhem	600	42
752	Evangelina, f.ª de Edgard F. de Carvalho .	13	2
753	„ „ „ Alberto de M. Moreira .	4	0
754	Evelina Hawes	123	17
755	Everardo Toledo Bandeira de Mello. . .	75	13
	F		
756	Fabio Ramos	43	8
757	Fabrica da Matriz de N. S. da Penha . .	21	4
758	„ „ „ da Franca	1	0
759	Fausta Rodrigues Jordão	64	11
760	Faustina de Moraes Camargo	10	2
761	Fausto Dias Ferraz	10	2

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
762	Fausto, f.º de Bernardino José Leite . .	6	1
763	Felicio de Campos Cintra	176	21
764	„ Paes Ribeiro, tenente	29	4
765	Felicissima de Lara Toledo Piza, menor .	42	8
766	Felippe Cabral de Vasconcellos, menor. .	21	4
767	„ Rodrigues de Siqueira	10	2
768	Felisbino Rodrigues Vieira.	50	10
769	Felix Bloch.	32	6
770	„ Guilhem	1.200	72
771	Felizardo A. Cavalheiro e Silva, dr. . . .	30	6
772	Fernando Aleixo de Moraes	14	2
773	„ Alvaro Bueno	9	1
774	„ de Campos Barros	26	5
775	„ f.º de Anna Brotero de Barros .	561	40
776	„ „ „ Fernando Vieira de Moraes	7	1
777	„ Jorge de Barros	29	5
778	„ Terra, dr.	119	16
779	„ de Toledo Piza, menor.	11	2
780	Fils de R. Picard & C.	76	12
781	Firmin Bergé	150	20
782	Firmina Firma de Andrade Cunha . . .	5	1
783	„ Pereira Teixeira	350	30
784	Firmino A. da Silva Whitaker Filho . .	615	43
785	„ de Assumpção Teixeira	106	15
786	Flavio, f.º de Bernardino José Leite. . .	6	1
787	Flora Egydio	5	1
788	Florence May Tindal, menor	26	5
789	Floriano F. de Camargo Netto, menor . .	3	0
790	„ f.º de Odulpho Cardoso.	10	2
791	Fortunata Fenili	7	1
792	„ Gabriella de Toledo	54	10
793	„ H. de Araujo Rebello	53	10
794	Fortunato Theodoro Ferreira Bretas. . .	9	1
795	Francis W. Foot	2	0
796	Francisca de Alcantara Madeira	5	1
797	„ de Alvarenga	273	26
798	„ Alves de Carvalho	5	1
799	„ Amelia de Toledo	177	21
800	„ „ „ Paula	55	10
801	„ Carolina dos Anjos	12	2
802	„ das Chagas	14	2
803	„ Dabney de Avellar Brotero . .	330	29
804	„ Elisa H. de Camargo	4	0
805	„ Emilia Pacheco Jordão. . . .	11	2

N. de ordem	NOMES		Numero de acções	Numero de votos
806	Francisca	Eugenia, f.ª de José M. Passalacqua	34	6
807	„	„ Pinto e Silva	30	6
808	„	„ Teixeira Leite Bruhus .	120	17
809	„	f.ª de H. dos Santos Dumont .	26	5
810	„	de Lara Toledo Piza, menor . .	42	8
811	„	Maria de Almeida	22	4
812	„	de Oliveira Cardoso	9	1
813	„	de Paula Villarinhos	9	1
814	„	Reymão Sáes.	11	2
815	„	Rezende de Almeida Mello . .	32	6
816	„	Setembrina de Queiroz Telles .	201	22
817	„	Silveira do Val	742	49
818	„	do Valle Cintra	117	16
819	Francisco	de Albuquerque Cavalcante, dr.	53	10
820	„	de Almeida Prado	10	2
821	„	„ „ Camargo	16	3
822	„	Alves de Oliveira	53	10
823	„	de Andrade Coutinho	53	10
824	„	Antonio de Oliveira.	120	17
825	„	„ Pereira Borges . . .	138	18
826	„	„ de Souza Queiroz. . .	53	10
827	„	„ de Queiroz Telles. . .	800	52
828	„	Augusto de Barros	12	2
829	„	„ Schulman, menor. . .	2	0
830	„	Borges Pereira do Amaral, menor	11	2
831	„	Bueno de Moraes	29	5
832	„	„ da Rocha.	7	1
833	„	Campeolo	29	5
834	„	Dias do Prado, menor	1	0
835	„	Elias Vartolo	8	1
836	„	Farani	282	26
837	„	f.º de José F. de Assis Negreiros	586	41
838	„	„ „ „ Manuel da Fonseca .	80	13
839	„	„ „ „ Maria Largacha J.or .	12	2
840	„	da Fonseca Bicudo	106	15
841	„	Gomes Ferraz	56	10
842	„	Grotta	164	20
843	„	Guilhermino de Campos, herança	1.400	82
844	„	Homem de Mello	9	1
845	„	José Pereira dos Reys	74	12
846	„	„ Rodrigues	80	13
847	„	Lobo Leite Pereira.	117	16
848	„	Luiz de Campos, herança. . .	83	13
849	„	„ Soares de Souza e Mello .	1.066	65

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
850	Francisco Magaldi	160	20
851	„ Maria Thomaz	21	4
852	„ Moura Brandão	10	2
853	„ de Oliveira	55	10
854	„ „ „ Celso	16	3
855	„ „ Paula Oliveira Borges . . .	665	45
856	„ „ „ Ramos de Azevedo . .	279	26
857	„ „ „ Medina Ramos . . .	9	1
858	„ „ „ Rodrigues Alves . . .	1.015	63
859	„ „ „ Simões dos Santos . .	83	13
860	„ Peixoto Ferreira de Souza . .	2.400	132
861	„ Ribeiro Santiago, dr.	150	20
862	„ da Rocha Mello	37	7
863	„ Rodrigues de Camargo, dr. . .	425	33
864	„ da Silveira Lobo	128	17
865	„ Soares de Camargo	1.002	62
866	„ Tavares Machado	10	2
867	„ Teixeira de Camargo	40	8
868	„ Thut	3	0
869	„ Vaz de Almeida	99	14
870	„ Verissimo	12	2
871	„ Vilella de Paula Machado, dr. .	550	40
872	„ Xavier Paes de Barros Filho . .	27	5
873	„ „ Pinheiro e Prado . . .	50	10
874	Franklin Washington Hatch	1	0
875	Frederico Antonio de Barros Brotero, menor	20	4
876	„ Augusto Cesar de Mattos . . .	40	8
877	„ de Barros Brotero	290	27
878	„ José, f.º de Alfredo A. de S. Rangel	5	1
879	„ Merri	5	1
880	„ Ramos Geraldes	1	0
881	Fritz Lantz, menor	10	2
	G		
882	Gabriel, f.º de Gabriel Pupo Nogueira . .	4	0
883	„ de Toledo Piza e Almeida . . .	3.393	182
884	Gabriella Aranha Rodovalho	134	18
885	„ de Azevedo Marques	3	0
886	„ Gomide	54	10
887	Galdino Tobias de Lemos, dr., herança . .	160	20
888	Gastão Cahen	1	0
889	„ f.º do Barão de Nioac	27	5
890	„ f.º de Domingos Roque da Silva .	189	21

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
891	Gastão Pereira Dias, menor	25	5
892	Gaston Weill	51	10
893	Geminiano Costa	106	15
894	Genebra de Aguiar Barros.	413	33
895	George John Marjoribanks.	400	32
896	Georges Dreyfus	213	23
897	„ Levy	84	13
898	Georgina, f.ª de Alfred Foot	3	0
899	„ „ „ d. Emilia Alves dos Santos	7	1
900	„ „ „ „ Maria Honoria . . .	2	0
901	„ Tamandaré Teixeira.	48	9
902	Geraldo Melillo & C.	13	2
903	Germaine de Breuilpont	110	16
904	„ Burchard, menor.	452	35
905	Gertrude Eddler	20	4
906	Gertrudes Carolina Pinto Neves, herança .	48	9
907	„ Paes de Barros, menor . . .	27	5
908	„ de Paula S. A. do Amaral, herança	61	11
909	Getulia, f.ª de Aquilino Negrini	2	0
910	Gervasio Ferreira de Araujo	5	1
911	Giacomo Define, f.º de Leonardo Define .	106	15
912	Gil, f.º de Abel de Andrade Villares . .	25	5
913	Gisella Queiroz de Moraes, menor . . .	4	0
914	Giuseppe A. Pavari, menor	32	6
915	„ Picca	53	10
916	„ Saccomanno	19	3
917	„ Strazzacappo	5	1
918	Godofredo Furtado, herança	26	5
919	Gonçalo da Silva Leme.	10	2
920	Gregorio, f.º de Antonio Leme da Fonseca	402	32
921	Guilherme de Andrade Villares	1.019	63
922	„ Carlos da Silva Telles . . .	98	14
923	„ Cornehls, menor	6	1
924	„ Ellis, dr.	6	1
925	„ Florence	25	5
926	„ dos Santos Prates, menor . .	128	17
927	„ Vallim A. Rubião	25	5
928	Guilhermina Augusta de Oliveira. . . .	2	0
929	„ f.ª de Antonio Gomes Lourenço	18	3
930	„ de Macedo	13	2
931	„ Marcollina de Vasconcellos .	11	2
932	Guinesa Peixoto Gomide, menor	37	7
933	Guiomar, f.ª de Francisco G. Guimarães .	16	3
934	„ Junqueira de Almeida, menor . .	32	8

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
935	Gustav Baudoin	90	14
936	„ Wützke	11	2
937	Gustave Billés	19	3
938	Gustavo Adolpho Hoff	19	3
939	„ f.º de Alberto Lion	2	0
940	„ Forster	1	0
941	„ de Lara Campos	510	38
942	„ de Moraes Barros	26	5
943	„ Rodrigues Doria	53	10
	H		
944	Harry Tyrrel Gray, menor	2	0
945	Hector Adams, dr.	10	2
946	Heitor P. da Silva Baptista	140	19
947	„ Rudge da Silva Ramos.	2	0
948	Helena, f.ª de Alberto Lion	2	0
949	„ „ „ Americo Machado	11	2
950	„ Gagstatter	63	11
951	„ Hamann	3	0
952	„ Isnard	30	6
953	„ Paulina S. M. Guilhermina de Voys	85	13
954	Helvetia, f.ª de R. O. Kesselring	1	0
955	Henri Baumann	500	37
956	„ Dreyfus	53	10
957	„ Weill	10	2
958	Henriette A. Wilhermine V. de Bouguereau	200	22
959	Henrique Claro da Cunha	128	17
960	„ Frétin, menor	4	0
961	„ Monteiro da Silva	250	25
962	„ dos Santos Dumont.	141	19
963	„ Schulmann	838	54
964	„ Tinson	200	22
965	Henriqueta de Azevedo Marques. . . .	3	0
966	„ Flôres	29	5
967	„ Molina Quartlm	5	1
968	Henry Lerôlle	279	26
969	„ William White	42	8
970	Heraldo, f.º de H. Pimenta Bueno . . .	9	1
971	Herbert Kilburn Scott	186	21
972	Hercilia de Oliveira, menor	23	4
973	Herculano de Araujo Cintra	83	13
974	Herman Chêne	10	2
975	Herman Levy	78	12

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
976	Hermantina Sydow	106	15
977	Herminia de Lara Toledo Piza, menor . .	42	8
978	„ Michaellis	98	14
979	Hermantina, f.ª de Eduardo Limpo de Abreu	4	0
980	Herminda Mariano, menor	9	1
981	Herminio, f.º de Justiniana R. M. das Flôres	1	0
982	Hiilario Pereira Magro Junior.	12	2
983	Hildebrando Cantinho Cintra	4	0
984	Honorata Maria Domingas, preta	5	1
985	Horacio de Aquino Fonseca	256	25
986	„ Gonçalves Pereira	10	2
987	„ Vergueiro Rudge	26	5
988	Horminda Candida do Espirito Santo . .	7	1
989	Hortense Blot	41	8
990	Hospital de Lazaros de Jundiahy. . . .	9	1
991	„ Samaritano	68	11
992	Humberto de Queiroz	106	15
993	„ Soares de Camargo, menor . .	89	13
994	Hippolito Marcondes Alves de Araujo . .	12	2
995	Hyginio Brandão	50	10
	I		
996	Ida Cornehls, menor.	27	5
997	„ Norza	10	2
998	Idalina, f.ª de A. A. Rodrigues Dias. . .	66	11
999	Ignacio Ferreira de Camargo, herança . .	24	4
1.000	Ignacio, f.º de M. de Paula Leite de Barros	1	0
1.001	„ Penteado.	5.618	293
1.002	Ildefonso Baptista de Oliveira.	320	28
1.003	Iracema, f.ª de Rosalia de Lacerda Corrêa.	381	31
1.004	Iréne, f.ª de Alberto Lion	2	0
1.005	Irma Goudier	140	19
1.006	Irmandade de N. S. do Rosario	53	10
1.007	„ „ „ „ „ Terço de Santos .	13	2
1.008	„ da Misericordia do B. Descalvado	89	13
1.009	Irineo Wargner	149	19
1.010	Ismenia de Almeida	6	1
1.011	„ f.ª de Emilia Alves dos Santos. .	7	1
1.012	Isolina Bodé	16	3
1.013	Ivan da Silva Bruhns	80	13
1.014	Izabel Andreza, f.ª de C. A. de Oliveira .	5	1
1.015	„ da Cruz Azevedo, menor	20	4
1.016	„ Dias Chaves	3	0

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.017	Izabel Maria de Moraes, menor	11	2
1.018	„ „ Paes Leme	37	7
1.019	„ „ da Silva	12	2
1.020	„ „ „ „ Pinto	4	0
1.021	„ Pinto Vieira Bueno	61	11
1.022	„ de Toledo	20	4
1.023	„ tutellada do dr. Paulo de Moraes Barros	90	14
1.024	Isaura de Almeida Prado	138	18
1.025	„ f.ª de A. A. Rodrigues Dias . . .	66	11
1.026	Izidore Aron	109	15
1.027	„ Haas	36	7
	J		
1.028	Jacob Levy.	7	1
1.029	Jacyntho Manuel de Moraes	10	2
1.030	„ Maria Cabral de Vasconcellos. .	533	39
1.031	Jacqueline de Breuilpont	7	1
1.032	Jaques Arié.	1	0
1.033	„ Henri Barennes	58	10
1.034	„ Razzovick.	213	23
1.035	Jalmy Pereira Dias, menor.	25	5
1.036	James Farnie	25	5
1.037	„ L. Lausen	133	18
1.038	Janet Garthwaite	123	17
1.039	Jean Louis H. de Cherade, cômte de Montbron	140	19
1.040	„ de Moras	292	27
1.041	Jeanne Blanc	106	15
1.042	„ Marie Escudier, veuve Chausson. .	216	23
1.043	„ de Merrs	50	10
1.044	„ Moyse Picard	90	14
1.045	„ Seintiniés	10	2
1.046	Jeremias Rodrigues Neto	307	27
1.047	Jeronymo, f.º de Jeronymo Terra. . . .	25	5
1.048	Jessy do Amaral de Souza Queiroz . . .	11	2
1.049	Jesuino da Fonseca Leite	1.453	85
1.050	„ Gabriel	64	11
1.051	Joanna Bernardina de Oliveira.	35	7
1.052	„ Rebello Monteiro de Barros. . .	340	29
1.053	João de Aguiar Pessanhã	17	3
1.054	„ Alvares Rubião Junior	200	22
1.055	„ Alves Torres	21	4
1.056	„ „ de Lima, dr.	5	1
1.057	„ Antonio de Oliveira Cesar, dr. . .	5	1

Numero de	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.058	João Antunes de Araujo Pinheiro, dr. . .	240	24
1.059	„ Baptista Ferraz, padre	105	15
1.060	„ „ Jordão, menor	10	2
1.061	„ „ Leme.	10	2
1.062	„ „ de Moraes	106	15
1.063	„ „ Oger, padre.	29	5
1.064	„ „ de Oliveira Costa	40	8
1.065	„ „ da Rocha Conceição, dr. .	53	10
1.066	„ „ de Silveira Mello	35	7
1.067	„ Barral, dr	200	22
1.068	„ de Barros Brotero	25	5
1.069	„ Bernardo Edelbrock.	133	18
1.070	„ de Campos Toledo	53	10
1.071	„ Carlos, f.º de Henrique Mayrink . .	1	0
1.072	„ „ Leite Penteado	48	9
1.073	„ Cecato	12	2
1.074	„ C. Santiago de Carvalho e Souza .	22	4
1.074	„ Dias de Arruda	53	10
1.076	„ „ Cardozo Sobrinho	19	3
1.077	„ Ferraz de Almeida Prado	1.012	63
1.078	„ f.º de Antonio Nunes de Oliveira .	17	3
1.079	„ „ „ João Pinto Ferraz	7	1
1.080	„ Ferreira Bonilha, menor, ...	17	3
1.081	„ da Fonseca Bicudo	7	1
1.082	„ Franco Mourão	37	7
1.083	„ Freire Junior	60	11
1.084	„ Godoy Leme da Silva, menor . . .	10	2
1.085	„ Gomes do Val.	742	49
1.086	„ Gonçalves de Oliveira	26	5
1.087	„ Guimarães, menor	10	2
1.088	„ Gustavo Cramer	106	15
1.089	„ de Lacerda Franco	80	13
1.090	„ Lourenço Fernandes de Aguiar . .	160	20
1.091	„ „ de Siqueira, padre . . .	58	10
1.092	„ Luiz de Lemos, dr.	327	28
1.093	„ de Macedo Ferreira, menor. . . .	26	5
1.094	„ Maria Paes	50	10
1.095	„ „ de Paiva	37	7
1.096	„ de Mattos Guimarães.	100	15
1.097	„ O. de Oliveira Malheiro.	155	20
1.098	„ Pacheco de Toledo	22	4
1.099	„ Pinto Carneiro.	1.835	104
1.100	„ Proost Rodovalho Junior, menor . .	41	0
1.101	„ Rodolpho Forster.	32	6

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.102	João Schulman, menor	1	0
1.103	„ Soares do Amaral.	750	50
1.104	„ Thomaz Pereira do Amaral, menor .	11	2
1.105	„ Ugliengo.	10	2
1.106	„ Vaz Louzan.	44	8
1.107	„ Vicente Perez	212	23
1.108	Joaquim de Araujo Coutinho	2	0
1.109	„ „ „ Pereira.	106	15
1.110	„ Augusto Ribeiro do Valle . . .	50	10
1.111	„ d'Avila Junior	3	0
1.112	„ d'Azevedo	5	1
1.113	„ Bernardo Borges	149	19
1.114	„ Bicudo	20	4
1.115	„ Casemiro de Freitas	11	2
1.116	„ Corrêa de Araujo	226	23
1.117	„ da Cunha Bueno	26	5
1.118	„ Feliciano da Silva.	40	8
1.119	„ Felisberto da Cunha Sotto Mayor.	6	1
1.120	„ Ferreira Penteado.	213	23
1.121	„ f.º de Antonio de Campos Toledo	172	21
1.122	„ „ „ Jeronymo Terra	40	8
1.123	„ Francisco de Oliveiras.	8	1
1.124	„ Franco de Mello	1.100	67
1.125	„ „ Mourão.	37	7
1.126	„ Henrique de Araujo	106	15
1.127	„ José Cardoso	754	50
1.128	„ „ da Silva Pinto Filho, menor.	2	0
1.129	„ Leite do Canto.	113	16
1.130	„ Leme Mourão	104	15
1.131	„ Manuel da Fonseca	64	11
1.132	„ Marcellino da Silva Fialho . . .	72	12
1.133	„ Mariano de Amorim Carrão. . .	23	4
1.134	„ Martins de Siqueira	160	20
1.135	„ Maynert Kehl	6	1
1.136	„ Pereira Carneiro Bastos. . . .	10	2
1.137	„ Ribeiro de Mendonça.	25	5
1.138	„ dos Santos Prates, menor . . .	128	17
1.139	„ da Silva Prado.	304	27
1.140	„ Simões Lameira	20	4
1.141	„ Silverio de Castro Barbosa. . .	112	16
1.142	„ Teixeira Nogueira de Almeida. .	1.581	91
1.143	„ Victor de Souza Meirelles . . .	160	20
1.144	„ Victorino de Toledo	400	32
1.145	„ Vilella de Oliveira Marcondes, dr.	25	5

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.146	Joaquim Villac	32	6
1.147	Joaquina de A. G. Bernardo, bar. de S. Joaquim	352	30
1.148	„ f.ª de Manuel D. de Souza Lima .	11	2
1.149	„ Pinheiro Prado.	13	2
1.150	„ Soares Proença Bueno.	134	18
1.151	Joh. Adolf Jonas	26	5
1.152	Johann Haasis.	144	19
1.153	John Hedges Lidgerwood «	151	20
1.154	„ Johnson Tindal, menor	26	5
1.155	Jorge Augusto d'Azevedo	892	57
1.156	„ de Camargo Rocha	37	7
1.157	„ Moreira Lima	659	45
1.158	„ Pacheco Chaves, menor.	5	1
1.159	José de Alimathea Costa	8	1
1.160	„ de Almeida Prado	11	2
1.161	„ „ „ Prado Primo.	54	10
1.162	„ Alves de Camargo	600	42
1.163	„ „ Ferreira Chaves	550	40
1.164	„ Antonio Corrêa Fontes	68	11
1.165	„ „ de Gouvêa	42	8
1.166	„ „ Manuel Braga	4	0
1.167	„ „ da Silva Fialho	70	12
1.168	„ „ Soares	31	6
1.169	„ Augusto Corrêa, dr.	15	3
1.170	„ „ de Toledo	273	26
1.171	„ „ Saraiva	2	0
1.172	„ „ de Toledo Junior, menor . .	42	8
1.173	„ Benedicto Marcondes de Mattos . .	200	22
1.174	„ Cabral de Vasconcellos	213	23
1.175	„ de Campos Penteado	6	1
1.176	„ „ „ Toledo.	81	13
1.177	„ Cardoso de Siqueira	81	13
1.178	„ Carlos, f.º do Visconde de Montbron .	13	2
1.179	„ „ Pacheco e Silva, menor . . .	20	4
1.180	„ Castellano	160	20
1.181	„ Casemiro Mouth	20	4
1.182	„ Cesarino	156	20
1.183	„ Coelho da Rocha	3	0
1.184	„ Dias Aranha.	10	2
1.185	„ Duarte de Souza	12	2
1.186	„ Eduardo, f.º de João L. Soares. . .	30	6
1.187	„ „ Prates, menor	128	16
1.188	„ Egydio de Souza Aranha	30	6
1.199	„ Elias de Paiva Junior.	34	6

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.190	José Farani	400	37
1.191	„ Felix Nunes	439	34
1.192	„ Ferreira de Mello Nogueira	65	11
1.193	„ Ferraz de Camargo, dr.	50	10
1.194	„ „ Junior	35	7
1.195	„ „ de Sampaio	131	18
1.196	„ f.º de Antonio Gomes Lourenço . .	17	3
1.197	„ „ da Baroneza de Muricy	8	1
1.198	„ „ de d. Henriqueta Maria da Conceiçao	35	7
1.199	„ „ „ José Manuel da Fonseca . . .	80	13
1.200	„ „ „ d. Maria Honoria	35	7
1.201	„ „ „ Primitivo de Castro R. Sette .	3	0
1.202	„ da Fonseca Bicudo	3	0
1.203	„ Francisco Dourado	10	2
1.204	„ Franco Mourão.	114	16
1.205	„ Gérin	80	13
1.206	„ Ignacio Monteiro de Barros. . . .	15	3
1.207	„ Ildefonso de Souza Ramos	320	28
1.208	„ Joaquim Pires	12	2
1.209	„ „ Raposo	213	23
1.210	„ Ladisláo Petter.	2	0
1.211	„ Leite Forjaz.	12	2
1.212	„ Levy, de Cordeiros	150	20
1.213	„ Luiz Ferreira	400	32
1.214	„ „ de Oliveira	35	7
1.215	„ „ „ Oliveira Borges	34	6
1.216	„ Manuel Braga	13	2
1.217	„ Marcellino de Moraes Barros . . .	78	12
1.218	„ Marcos Ribeiro de Paiva.	188	21
1.219	„ Maria Branco	90	14
1.220	„ „ Largacha.	1	0
1.221	„ „ Passalacqua	26	5
1.222	„ Martins de Siqueira	300	27
1.223	„ Maximo de Magalhães.	25	5
1.224	„ Nhônhô Padre	78	12
1.225	„ Octavio de Queiroz Aranha, menor .	12	2
1.226	„ Olegario de Almeida Moura, herança.	106	15
1.227	„ Oliva dr.	25	5
1.228	„ de Oliveira	87	13
1.229	„ „ Oliveira Barros.	5	1
1.230	„ „ „ Malheiro	38	7
1.231	„ „ Paula Leite de Barros	3.798	202
1.232	„ „ Paiva Oliveira	37	7
1.233	„ Pedro Strasburgo	394	32

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.234	José Pinto de Almeida Junior.	14	2
1.235	„ Pires Fernandes	53	10
1.236	„ de Queiroz Lacerda	538	39
1.237	„ Rodrigues de Castro, menor. . . .	4	0
1.238	„ „ Penteado, herança . . .	3	0
1.239	„ Sanches Martins, menor	3	0
1.240	„ dos Santos Azevedo	106	15
1.241	„ da Silva Prado	289	26
1.242	„ de Souza Queiroz	897	57
1.243	„ Sebastião, f.º de J. A. de Souza Camargo	29	5
1.244	„ Thiago de Siqueira	9	1
1.245	„ Valois de Castro, dr.	216	23
1.246	„ Vicente de Souza Queiroz	1.122	68
1.247	„ Xavier Carvalho de Mendonça, dr. .	300	27
1.248	„ Worms	45	9
1.249	Joseph Krause	853	55
1.250	„ Levy, Paris	400	32
1.251	„ Paul Renée Delage	16	2
1.252	„ Williamson	258	25
1.253	Josephina de Aguiar Melchert.	126	17
1.254	„ Bittencourt de Vasconcellos . .	34	6
1.255	„ Dias de Toledo	37	7
1.256	„ Ferreira de Carvalhaes. . . .	100	15
1.257	„ f.ª de José de Campos Toledo .	21	4
1.258	„ Hortencia de Moura Brito. . .	2	0
1.259	„ Marotte	17	3
1.260	„ de Mello Malta	188	21
1.261	„ Moreira Pinto.	4	0
1.262	„ de Paula Ramos	170	21
1.263	„ de Toledo	52	10
1.264	Josina do Nascimento Cantinho do Amaral.	160	20
1.265	Josino, f.º de José A. de Souza Camargo .	14	2
1.266	Josué de Almeida Prado	10	2
1.267	Joviano Soares de Camargo, menor . . .	80	13
1.268	Judith de Castro, menor	7	1
1.269	„ Ferraz de Sampaio	13	2
1.270	„ de Freitas Braga.	10	2
1.271	Jules Briant	150	20
1.272	Julia A. de Ornellas Muniz, herança. . .	12	2
1.273	„ Adelaide da Silva	30	6
1.274	„ Arminda Martins Vieira	5	1
1.275	„ de Azevedo Marques	4	0
1.276	„ Henriqueta de Oliveira Valle . . .	473	36
1.277	„ Honoria, f.ª de d. Maria Honoria . .	35	7

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.278	Julia Prates da Silva Baptista.	731	49
1.279	„ Prudente de Moraes	68	11
1.280	Julie Poullan	143	19
1.281	Julio Bertini	100	15
1.282	„ Biettlot	53	10
1.283	„ Conceição	50	10
1.284	„ Joaquim Gonçalves Maia	16	3
1.285	„ Mathias de Camargo.	32	6
1.286	Julietta de Barros Cerqueira Lima . . .	11	2
1.287	„ f.ª de A. A. Rodrigues Dias. . .	67	11
1.288	„ „ „ Francisco de Oliveira. . .	6	1
1.289	Julius T. Harrah	594	42
1.290	Justina da Silva Pinto	10	2
1.291	Justiniana Ramos Maria das Flôres . . .	8	1
1.292	Juvenal Penteado, menor	50	10
1.293	„ da Silva Prado	381	31
	K		
1.294	Katie Fitz Gerald.	115	16
1.295	Kenneth W. Gray, menor	10	2
	L		
1.296	Laerte Teixeira de Assumpção	37	7
1.297	Lamartine, f.ª de Angela Dall'Anese . . .	107	15
1.298	Lambert Fréres & C.	341	29
1.299	Laura de Lara Campos, menor	28	5
1.300	„ Mundt	26	5
1.301	„ Muniz de Souza Camargo, menor. .	29	5
1.302	„ da Silva Neiva, menor	25	5
1.303	Laurinda Rappa	32	6
1.304	Lauro, f.º de Bernardino José Leite . . .	6	1
1.305	Lavinia, f.ª de Henriqueta M. da Conceição	35	7
1.306	„ de Mesquita Barros	54	10
1.307	Lazard Blum	267	25
1.308	Lazare Dreyfus	160	20
1.309	Leandro Pitta de Abreu Teixeira. . . .	107	15
1.310	„ f.º de Arthur Madeira	1	0
1.311	Lelio de Toledo Piza, menor	11	2
1.312	Leon Boisramet	21	4
1.313	„ Raphael Weill, dr.	64	11
1.314	Leonidia Prates da Silva Baptista, menor .	77	12
1.315	Leonina, f.ª de Francisco de Oliveira . .	6	1

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.316	Leonor de Araujo Cintra	132	18
1.317	„ Augusta de Assumpção	164	20
1.318	„ Backheuser de Medeiros.	85	13
1.319	„ de Cerqneira Lima Leite	11	2
1.320	„ f.ª de A. Rodrigues de Siqueira. .	18	3
1.321	„ Monteiro da Silva	221	23
1.322	„ de Moraes Barros	128	17
1.323	„ da Motta Lima	56	10
1.324	„ Supplicy, menor	67	11
1.325	„ de Veiga von Schilgen.	61	11
1.326	Leontina, f.ª de Manuel da Cunha Lobo .	2	0
1.327	Leopoldina Ribas da Silva.	25	5
1.328	Leovigildo da Silva Prado	1.383	81
1.329	Leticia, f.ª de João de Lacerda Franco. .	56	10
1.330	Libania Guerra da Veiga Pinto	194	22
1.331	Lindolpho de Carvalho	133	18
1.332	Lino Joaquim da Cruz	16	3
1.333	Loeticia da Fonseca Ralston	55	10
1.334	London and Brazilian Bank, Limited . .	3.372	181
1.335	London and River Plate Bank, Limited. .	716	48
1.336	Louis Delamain	818	53
1.337	„ Dapples.	17	3
1.338	„ Etchbarne	68	11
1.339	„ Frétin	35	7
1.340	„ Salmon	218	23
1.341	Louise Bouilly.	6	1
1.342	„ Halphen Frey.	2	0
1.343	„ Legru	75	12
1.344	Lourenço Alves Cardoso.	230	24
1.345	„ Antonio de Lima.	53	10
1.346	„ Aranha Rodovalho, menor . . .	41	8
1.347	„ f.º de Procopio C. de Vasconcellos.	54	10
1.348	„ de Souza Passalacqna, menor. .	34	6
1.349	Lncas, f.º de Lucas A. Monteiro de Barros.	23	4
1.350	„ f.º de d. Maria de Assnmpção Gomes.	18	3
1.351	Lucia Augusta Schulmann	59	10
1.352	„ f.ª de A. A. Mendes	34	6
1.353	„ f.ª de Francisco Braida	1	0
1.354	„ f.ª de João de Lacerda Franco . .	56	10
1.355	„ de Moraes Barros, menor	224	23
1.356	„ de Lara Campos, menor.	28	5
1.357	„ Paes de Barros	71	12
1.358	„ Silva.	10	2
1.359	Lucie Bourdillat	50	10

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.360	Lucie Jeuge	14	1
1.361	Lucien Levy, Paris	50	10
1.362	Lucilia Rocha, menor	12	2
1.363	Lucilla Berrini.	120	17
1.364	„ f.ª de Annibal Paes de Barros . .	10	2
1.365	„ f.ª de Manuel da Cunha Lobo . .	8	1
1.366	„ f.ª de Michel Calogeras	5	1
1.367	„ Quartim Oellafer, menor	6	1
1.368	Lucinda, f.ª de Francisco Quirino dos Santos	19	3
1.369	„ Moreira Campos	5	1
1.970	Lucy Hall Morton	5	1
1.371	Luiz Alves da Silva, conego, herança . .	1	0
1.372	„ Aranha, f.ª do dr. Lniz Aranha. . .	40	8
1.373	„ de Andrade Villares	10	2
1.374	„ Berrini	90	14
1.375	„ Coelho Pamplona	6	1
1.376	„ Fabiani	26	5
1.377	„ Fernando do Amaral, menor. . . .	2	0
1.378	„ f.º de Alvaro T. de Assumpção. . .	45	9
1.379	„ f.º de Luiz Alves de Almeida . . .	1	0
1.380	„ Galvão Corrêa	31	6
1.381	„ Gonzaga de Amarante Cruz, dr. . .	321	28
1.382	„ Gonçalves da Silva.	32	6
1.383	„ *Guilhem*	*303*	27
1.384	„ Joaquim de C. Carneiro Leão . . .	2	0
1.385	„ José Martins Vieira	77	12
1.386	„ de Lara Toledo Piza, menor. . . .	42	8
1.387	„ Leite Guimarães, herança	35	9
1.388	„ do Lago Guimarães	5	1
1.389	„ Octavio, f.º de O. da Silva Prates. .	189	21
1.390	„ Rodrigues Ferreira.	151	20
1.391	„ da Silva Prado	4	0
1.392	Luiza de Almeida Leite e Silva	156	20
1.393	„ de Azevedo Marques Teixeira. . .	21	4
1.394	„ Brazilia Moreira Marques	79	13
1.395	„ Candida Maria	20	4
1.396	„ f.ª de d. Maria E. de Moraes Barros e Jorge de Moraes Barros . . .	6	1
1.397	„ Izabel Tindal	26	5
1.398	„ Maria Nogueira	44	8
1.399	„ de Moraes Assumpção	213	23
1.400	„ Pereira Dias	205	22
1.401	Lula Beatrice Wysard	53	10
1.402	Lyceu de Artes e Officios de São Paulo .	20	4

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.403	Lydia, f.ª de Julio Conceição	16	3
1.404	„ f.ª de d. Mariana Prada	22	4
1.405	„ de Mesquita Vergueiro	106	15
1.406	L. Grumbach & Comp.	123	17
	M		
1.407	Madame Henri Paradis, née Zelia Roman .	190	22
1.408	„ veuve Bianchi Celestin Georges .	27	5
1.409	Madeleine de Breuilpont	104	15
1.410	Maercio, f.º de José Rodrigues Munhós . .	140	19
1.411	Mallet Frères & Comp.	507	37
1.412	Malvina de Barros Leme	42	8
1.413	„ Honoria, f.ª de d. Maria Honoria .	35	7
1.414	Manuel Alves da Silva Porto	211	23
1.415	„ André Gaspar	200	22
1.416	„ Antonio de Carvalho	87	19
1.417	„ Candido da Costa	53	10
1.418	„ Carlos, f.º do dr. Luiz Aranha . .	40	8
1.419	„ da Cunha Lobo	1	0
1.420	„ da Costa Ferreira	4	0
1.421	„ Dias da Cruz	22	4
1.422	„ Feliciano de Castilho	10	2
1.423	„ Ferreira Santiago	80	13
1.424	„ f.º de d. Angela Dall'Anese . . .	106	15
1.425	„ f.º de José Manuel da Fonseca . .	80	13
1.426	„ f.º de Manuel de Souza Lima . .	11	2
1.427	„ Franco do Amaral	106	15
1.428	„ Garcia da Silva	213	23
1.429	„ Geraldo Forjaz	364	30
1.430	„ „ Forjaz Junior	19	3
1.431	„ Gonçalves de Souza	10	2
1.432	„ de Jesus Rodrigues de Castro . .	7	1
1.433	„ Joaquim de Albuquerque Lins . .	213	23
1.434	„ „ Pinto	21	4
1.435	„ José Ferreira de Carvalho . . .	78	12
1.436	„ José Gomes	234	24
1.437	„ Justo	29	5
1.438	„ Ladisláo Loureiro	4	0
1.439	„ Marques Patarra	250	25
1.440	„ Martins Filgueira	53	10
1.441	„ Martins Fiuza	100	15
1.442	„ de Moraes	302	27
1.443	„ do Nascimento, f.º de João P. M. Portella	40	8

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.444	Manuel de Paula Leite de Barros . . .	114	16
1.445	„ dos Santos Maia	149	19
1.446	„ Ribeiro Nunes	5	1
1.447	„ da Rocha, menor	13	2
1.448	„ Rollemberg Leite Sampaio . . .	55	10
1.449	Manuella de Lacerda Vergueiro	40	8
1.450	Marcello, f.º de Joaquim Mendonça Filho .	1	0
1.451	Marciana da Silva Paula	2	0
1.452	Marcio Pereira Munhós	2	0
1.453	Marco Rocco	14	2
1.454	Margaret Boockwalter Hall.	2	0
1.455	Margarida, f.ª de d. M. Xavier de Alm.ª Campos	6	1
1.456	„ Julieta de Azevedo Marqnes. .	85	13
1.457	„ Maria do Espirito Santo . . .	5	1
1.458	„ de Paula Freitas.	40	8
1.459	„ Pereira Pinto Cologeras . . .	533	39
1.460	„ Teixeira Leite Penido	59	10
1.461	Margherita Meneghelli	53	10
1.462	Maria Adelaide de Alvarenga Toledo. . .	136	18
1.463	„ Adelaide de Moura Escobar . . .	80	13
1.464	„ Adelaide Cardoso	23	4
1.465	„ Agnodicia Alvares Rubião	7	1
1.466	„ Alves Lima, menor	5	1
1.467	„ Amalia de Assis Pacheco	120	17
1.468	„ Amelia da Costa Carvalho	82	13
1.469	„ Amelia, f.ª de Henrique dos S. Dumont	26	5
1.470	„ Amelia, f.ª de Lncas A. M. de Barros.	18	3
1.471	„ Amelia, f.ª de A. A. de Souza Rangel.	10	2
1.472	„ Amelia Henriques dos Santos . . .	100	15
1.473	„ Amelia da Silva, menor	10	2
1.474	„ Angelica Alves Gomes.	5	1
1.475	„ Angelica de Araujo Cintra	66	11
1.476	„ Angelica de Souza Queiroz de Barros.	24	4
1.477	„ dos Anjos Vasconcellos	6	1
1.478	„ Antonietta de Barros, menor . . .	5	1
1.479	„ Antonietta Pinheiro e Prado . . .	7	1
1.480	„ Antonietta da Silva Prado	320	28
1.481	„ da Apparecida da Fonseca, menor .	130	18
1.482	„ de Aquino Fonseca	200	22
1.483	„ de Assumpção Gonçalves Velloza. .	5	1
1.484	„ Augusta Nogueira	68	13
1.485	„ „ Pacheco Jordão	24	4
1.486	„ „ de Paula.	6	1
1.487	„ „ Pinto	4	0

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.488	Maria Augusta da Silva Pinto.	99	14
1.489	, Balbina da Fonseca Costa Çologeras	125	17
1.490	„ Baptista de Oliveira	62	11
1.491	„ Barbara de Oliveira Horta	32	6
1.492	„ de Barros Serra, menor	20	4
1.493	„ Beatriz Penteado Prado, menor . .	10	2
1.494	„ Benedicta Marques, menor	9	1
1.495	„ Bulcão Giudici, menor	2	0
1.496	„ Candida Novaes de Camargo . . .	1	0
1.497	„ „ Penteado, menor	58	10
1.498	„ Cardoso Cramer	53	10
1.499	„ do Carmo Aranha Rodovalho, menor.	41	8
1.500	„ „ „ Gonçalves.	12	2
1.501	„ „ „ de Moraes Gomide . . .	8	1
1.502	„ „ „ de Oliveira	4	0
1.503	„ „ „ de Queiroz Aranha, menor.	66	11
1.504	„ „ „ Rodrigues	22	4
1.505	„ Cecilia f.ª de Eduardo Limpo de Abreu	4	0
1.506	„ „ Roxo de Souza Rangel. . .	23	4
1.507	„ Christina de Toledo Piza	33	6
1.508	„ Cecilia de Nioac, menor.	20	4
1.509	„ Clementina Bueno Bierembach . .	44	8
1.510	„ Clarisse de Almeida Prado, menor .	1	0
1.511	„ da Conceição Franco de Andrade. .	800	52
1.512	„ „ „ Gonçalves	29	5
1.513	„ Cornehls, menor	28	5
1.514	„ Damiana de Lemos	19	3
1.515	„ Delgado Mendes	169	20
1.516	„ das Dores Alves de Lima	2.100	117
1.517	„ „ „ Bueno de Moraes . . .	586	41
1.518	„ „ „ Nogueira de Aguiar. . .	8	1
1.519	„ Dulcelina de Campos Toledo . . .	221	23
1.520	„ Eccher Pereira.	16	3
1.521	„ Elisa M. de Barros Pereira da Silva.	373	31
1.522	„ „ Pereira dos Santos	21	4
1.523	„ Elisabeth Tindal, menor.	26	5
1.524	„ Elvira de Assumção	28	5
1.525	„ Emilia f.ª de A. C. Guimarães. . .	133	18
1.526	„ „ dos Santos, menor. . . .	21	4
1.527	„ da Encarnação Brasilia Moreira, menor	112	16
1.538	„ Engracia Dias Leite	78	13
1.539	„ Ephigenia Aranha Rodovalho, menor.	41	8
1.530	„ Eponina Pacheco Rocha	75	12
1.531	„ Esther de Castro, menor	5	1

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.532	Maria Esther Cesar	15	3
1.533	„ Estephania dos Santos	3	0
1.534	„ Eufrasia.	22	4
1.535	„ Eugenia de Carvalho.	160	20
1.536	„ „ f.ª de C. A. Monteiro de Barros	22	4
1.537	„ „ f.ª de Cesar Pereira de Souza	1	0
1.538	„ „ M. de Barros, Condessa de Nioac	656	45
1.539	„ „ Fost Bicalho	14	2
1.540	„ Ferraz de Sampaio	12	2
1.541	„ f.ª de Alvaro Macedo Guimarães . .	16	3
1.542	„ „ „ Antonio Gomes Lourenço . .	18	3
1.543	„ „ „ Arthur da Silva Araujo. . .	6	1
1.544	„ „ „ d. Belmira Negreiros. . . .	11	2
1.545	„ „ „ Fernando Vieira de Moraes. .	7	1
1.546	„ „ „ d. Francisca M. de Paiva Baracho	85	13
1.547	„ „ „ Honorio Ferreira Pedroso . .	67	11
1.548	„ „ „ Jeronymo Terra	23	4
1.549	„ „ „ José Albano de Souza Camargo	29	5
1.550	„ „ „ Manuel de Paula Leite de Barros	1	0
1.551	„ „ „ d. Maria I. de Carvalho Quartim	2	0
1.552	„ „ „ Procopio C. de Vasconcellos .	28	5
1.553	„ „ „ d. Virginia de Almeida Godoy.	8	1
1.554	„ Flaminia Pacheco da Rocha, menor .	5	1
1.555	„ Flora Franco Soares	407	32
1.556	„ Forster	1	0
1.557	„ Francellina Ferreira Peak	22	4
1.558	„ Francisca, f.ª de d. Maria G. V. Lessa	2	0
1.559	„ Francisca Forjaz	16	3
1.560	„ Francisca Pacheco Jordão, menor. .	24	4
1.561	„ Gabriella Leite Guimarães	156	20
1.562	„ Georgina de Araujo	53	10
1.563	„ da Gloria Azevedo	32	6
1.564	„ „ „ Pereira Munhós	13	2
1.565	„ „ „ Ribeiro de Marquitos . .	133	18
1.566	„ „ „ Quartim de Moraes . . .	37	7
1.567	„ Grotta	8	1
1.568	„ Guilhermina Pereira da Silva . . .	74	12
1.569	„ Helena da Silva Prado	38	7
1.570	„ Ignacia de Aguiar Horta	53	10
1.571	„ Izabel de Almeida Corrêa	300	27
1.572	„ „ f.ª do Conde de Nioac . . .	20	4
1.573	„ „ „ de João P. Machado Portella	40	8
1.574	„ „ Gomide Furtado	44	8

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.575	Maria Izabel Moreira Marques	100	15
1.576	„ „ Pacheco Jordão, menor. . .	35	7
1.577	„ „ de Toledo Piza, menor. . .	73	12
1.578	„ Jacquet	70	12
1.579	„ Jeuge	30	6
1.580	„ Joanna de Lacerda	150	20
1.581	„ José de Assis Pacheco	60	11
1.582	„ „ f.ª d. Maria Honoria	35	7
1.583	„ „ M. Paes Leme	2	0
1.584	„ „ Pinto Neves	20	4
1.585	„ „ Vieira, menor	1	0
1.586	„ Josephina Collet e Silva	30	6
1.587	„ Junqueira de Almeida, menor . . .	32	6
1.588	„ Julia Rodrigues Camacho	3	0
1.589	„ de Lara Toledo Piza, menor . . .	42	8
1.590	„ Leite de Miranda.	10	2
1.591	„ Leopoldina da Costa Aguiar . . .	12	2
1.592	„ de Lourdes, f.ª de Francisco A. Ferraz	6	1
1.593	„ „ „ Pacheco e Silva, menor .	20	4
1.594	„ Lucia f.ª de V. P. Monteiro de Barros	66	11
1.595	„ Luiza Alves Lima.	80	13
1.596	„ „ de Barros	11	2
1.597	„ „ Flym.	41	8
1.598	„ „ Lara Campos, menor . . .	21	4
1.599	„ „ Grazan, veuve J. Goetschel .	35	7
1.600	„ „ Leme Navarro	28	5
1.601	„ „ Quirino dos Santos	220	23
1.602	„ „ Villac	102	15
1.603	„ Luzia Barbosa Aranha	8	1
1.604	„ „ de Queiroz Aranha	950	60
1.605	„ Marcollina Pinheiro e Prado . . .	7	1
1.606	„ Margarida de Magalhães Coimbra. .	53	10
1.607	„ Martins de Azevedo	14	2
1.608	„ Mathilde Augustine Frétin	17	3
1.609	„ Monteiro de Barros Portella . . .	3.400	182
1.610	„ de Moraes, f.ª de J. Prudente de Moraes	16	3
1.611	„ Miller	251	25
1.612	„ do Nascimento Rodrigues Jordão. .	80	13
1.613	„ Nazareth de Arruda Alvim	7	1
1.614	„ „ Prado Pacheco e Silva . .	227	23
1.615	„ Olga de Magalhães Araguaya . . .	106	15
1.616	„ Oliveira Carneiro	2	0
1.617	„ Ottilia de Lacerda Davidoff . . .	813	53
1.618	„ de Paula Ramos Nogueira	2	0

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.619	Maria Proença de Azurém Costa. . . .	77	12
1.620	„ Rachel Collet e Silva	30	6
1.621	„ Rita f.ª de João Coutinho de Lima.	1	0
1.622	„ „ f.ª de O. Moreira Lima . . .	1.000	62
1.623	„ „ Monteiro de Barros Rôxo. . .	600	42
1.624	„ Rocha, menor	10	2
1.625	„ „ Cintra, menor	8	1
1.626	„ Rosa de Assumpção Pinto	320	28
1.627	„ Rosalina Darrique Faro.	125	17
1.628	„ „ f.ª de Maria Vieira Lessa .	23	4
1.629	„ Severine Ruegger.	50	10
1.630	„ da Silva Carneiro Fernandes . . .	1	0
1.631	„ Soares, menor	1	0
1.632	„ da Soledade Pinto de Almeida . .	32	6
1.633	„ Sophia de Lemos.	19	3
1.634	„ „ da Silva Prado	533	39
1.635	„ „ „ „ Prado Filha . . .	399	32
1.636	„ Stella P. Prado, menor	3	0
1.637	„ Thereza f.ª de Lucas A. M. de Barros	16	3
1.638	„ „ f.ª de Vicente P. M. de Barros	82	13
1.639	„ „ de Jesus Novaes	603	42
1.640	„ Umbellina Fernandes Vieira . . .	5	1
1.641	„ „ Santiago Ferreira . . .	9	1
1.642	„ Véra Rôxo de Carvalho	80	13
1.643	„ Xavier de Almeida Campos . . .	28	5
1.644	Mariana Ayrosa Garcia	70	12
1.645	„ Barbosa	33	6
1.646	„ de Oliveira Soares Proença Bueno	23	4
1.647	„ Prada	16	3
1.648	Mariano de Araujo Bacellar	106	15
1.649	„ Pacheco Fernandes	266	25
1.650	„ de Siqueira	64	11
1.651	Marie Adéle Gourgues	6	1
1.652	„ Albert Cousin de Perceval. . . .	113	16
1.653	„ Amelie Henriette Barennes. . . .	53	10
1.654	„ Clotilde Grazan	35	7
1.655	„ Elisabeth Costancau	246	24
1.656	„ Louis E. Henri, vicômte de Cressac	32	6
1.657	„ Madeleine Blanc	24	4
1.658	„ Mineur, de La Rochelle.	14	2
1.659	Marietta, f.ª de João de Lacerda Franco .	78	12
1.660	Marina Aranha, menor	30	6
1.661	„ f.ª de João Coutinho de Lima . .	1	0
1.662	„ „ „ João Tapié	66	11

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.663	Marina Prado de Queiroz Aranha, herança.	283	26
1.664	„ de Toledo Piza	33	6
1.665	Mario Alves Ferreira.	1	0
1.666	„ Bulcão Giudice, menor	2	0
1.667	„ Ferraz de Camargo, menor . . .	105	15
1.668	„ f.º de d. Elisa R. de S. Carvalho. .	3	0
1.669	„ „ „ João Tapié.	66	11
1.670	„ „ „ José Custodio da Cunha Canto	21	4
1.671	„ „ do Dr. Thomaz Whately. . . .	12	2
1.672	„ Lantz, menor	10	2
1.673	„ Mendes Gonçalves	6	1
1.674	„ Prates da Silva Baptista, menor . .	94	14
1.675	„ da Silva Prado	389	31
1.676	Mary Dellingham Hall	2	0
1.677	„ Dulley Lupton.	280	26
1.678	„ Elisabeth Hall.	2	0
1.679	„ Harriet F. Cotching Speers, menor .	5	1
1.680	„ Izabel Baggott.	4	0
1.681	„ Thornton	32	6
1.682	Marquez de Breuilpont	166	20
1.683	Marqueza de Itú	1.053	65
1.684	Marquise Michelez de Boyer	26	5
1.685	Martinho Burchard, herança	614	43
1.686	„ f.º de Martinho da Silva Prado .	17	3
1.687	Martha Cecilia, f.ª do conde de Montbron.	25	5
1.688	„ f.ª de E. Cardoso de Negreiros . .	25	5
1.689	„ „ „ Leovigildo da Silva Prado .	31	6
1.690	„ Hoff, menor	10	2
1.691	Marthe Alice Leulier.	40	8
1.692	Matheus Haussler	90	14
1.693	Mathias Gonçalves de Oliveira Rôxo. . .	25	5
1.694	„ Rodrigues Liberado	53	10
1.695	Mathilde Bundschuh.	10	2
1.696	„ f.ª de Cesar Pereira de Souza .	10	2
1.697	„ da Fonseca, menor	2.032	115
1.698	„ de Lacerda Franco	65	11
1.699	„ Mainz	778	51
1.700	„ Montalbert	21	4
1.701	„ Roche	21	4
1.702	Matriz da Parochia de Santa Cecilia. . .	3	0
1.703	Matthew H. Bush, herança.	11	2
1.704	„ Thornton	12	2
1.705	Maurice Bader.	72	12
1.706	„ Ettinger	64	11

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.707	Maurice Grumbach	497	37
1.708	„ Grumbach & C.	2.095	117
1.709	„ Oppenhein	33	6
1.710	„ Samuel	33	6
1.711	Max Hennet	41	8
1.712	„ J. F. Mundt	185	21
1.713	Maximino Mendes da Silva	23	4
1.714	Maximiano Ghedini	50	10
1.715	Mercêdes de Siqueira Mendonça	10	2
1.716	Messias Teixeira de Camargo	56	10
1.717	Michelle Irma Brun	211	23
1.718	Miguel de Almeida	4	0
1.719	„ A. Rinaldi	16	3
1.720	„ Beltrando	80	13
1.721	„ Vieira Monteiro	426	33
1.722	Militão Nogueira de Carvalho	142	19
1.723	Miquelina F. de Campos Camargo	8	1
1.724	Moacyr, f.º de Bernardino José Leite	6	1
1.725	„ „ „ Joaquim Maynert Kehl	3	0
1.726	Moysés Marcondes, dr.	170	21
1.727	M. V. Levy Frères & C.	5.341	279
	N		
1.728	Narciso Belli	53	10
1.729	Nathalio, f.º de Justiniana R. M. das Flores	1	0
1.730	Nathan Rollmann	106	15
1.731	Nayr Flores Abrantes, menor	7	1
1.732	Nelson, f.º de Arthur da Silva Araujo	6	1
1.733	Ney, f.º de Abel de Andrade Villares	42	8
1.734	Nicoláo Baroni	45	9
1.735	„ Tolentino Piratininga	10	2
1.736	„ Vergueiro Le Cocq, dr.	80	13
1.737	Nicolina Soares de Camargo, menor	89	13
1.738	Niedgia Pereira Dias, menor	25	5
1.739	Nise Novaes, menor	3	0
1.740	Noel Coeroli	5	1
1.741	Noemia, f.ª de Bernardino José Leite	6	1
1.742	„ „ „ José Maria Largacha	17	3
1.743	„ da Fonseca	6	1
1.744	„ de Lara Campos, menor	28	5

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
	O		
1.745	Octaviano Pacheco Jordão	75	12
1.746	„ Vaz de Almeida.	15	3
1.747	Octacilio Junqueira de Almeida	32	6
1.748	Octavio Affonso de Mello	21	4
1.749	„ f.º de Elisa Ribas da Silva Carvalho	3	0
1.750	„ „ „ Leovigildo da Silva Prado .	31	6
1.751	„ da Silva Prates.	176	21
1.752	Odette Pereira Dias, menor	25	5
1.753	Odilla Rodrigues	66	11
1.754	Odillo, f.º de Joaquim Maynert Kehl. . .	3	0
1.755	Odillon, f.º de Gabriel Pupo Nogueira . .	4	0
1.756	Olga Castello Branco de Gusmão, menor .	2	0
1.757	„ f.ª de Arthur Rodrigues	21	4
1.758	„ f.ª de Joaquim Maynert Kehl . . .	3	0
1.759	„ Rheingantz da Porciuncula	122	17
1.760	Olinda, f.ª de Aquilino Negrini	2	0
1.761	Olindo Chiaffarelli, menor	9	1
1.762	Olivia Junior de Jesus	120	17
1.763	Olympia Braga Flores	260	25
1.764	„ Cardoso Guimarães	2	0
1.765	„ Catta Preta.	60	11
1.766	„ f.ª de Abel de Andrade Villares .	10	2
1.767	„ Maria Rita da Silva	16	3
1.768	„ Martins Meira Vieira.	33	6
1.769	„ Porto de Siqueira.	2.090	117
1.770	Olympio Pinheiro de Lemos, herança . .	27	5
1.771	„ Viriato Portugal, dr	21	4
1.772	Olyntho Maximo de Magalhães	42	8
1.773	Ondina, f.ª de Brasilio José Pompeu. . .	3	0
1.774	„ „ „ Lotario Novaes.	3	0
1.775	Oreste, f.º de Angelo Franceschini . . .	5	1
1.776	Orlando Flôres, menor	61	11
1.777	„ f.º de Joaquim B. P. Bueno . .	11	2
1.778	Orosimbo, f.º de Francisco de Almeida Ferraz	6	1
1.779	Oscar de Almeida Rudge, menor	35	7
1.780	„ f.º de Francisco de Almeida Ferraz.	6	1
1.781	„ da Porciuncula	1.428	83
1.782	Osmany, f.º de Tranquillino Alves Galvão .	44	8
1.783	Oswaldo Alves do Valle, menor	48	9
1.784	„ f.º de Maria X. de Almeida Campos	6	1
1.785	Othoniel de Campos Motta.	44	8
1.786	Otto Weiss.	150	20

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
	P		
1.787	Palmira Bloch	87	13
1.788	Pantaleão da Lapa Francoso	2	0
1.789	Paschoal Rotundo.	32	6
1.790	Paul Roselli.	258	25
1.791	„ Eugen Augustine d'Ariste	36	7
1.792	„ Lefévre	13	2
1.793	Paula von Hugo	94	14
1.794	„ de Moraes Barros.	81	13
1.795	„ da Silva Prado	94	14
1.796	Paulina Netto Marins	204	22
1.797	„ de Souza Queiroz	127	17
1.798	Paulino de Almeida Freire.	60	11
1.799	„ Pacheco Jordão, menor	90	14
1.800	Paulo Florence	26	5
1.801	„ Castello Branco de Gusmão, menor.	20	4
1.802	„ Collet e Silva.	16	3
1.803	„ f.º de A. A. Rodrigues Dias . . .	66	11
1.804	„ „ „ Domingos Roque da Silva . .	188	21
1.805	„ „ „ João de Lacerda Franco . .	56	10
1.806	„ Frétin, menor.	4	0
1.807	„ Malheiro de Mello, herança . . .	12	2
1.808	„ Piza de Lara, menor.	28	5
1.809	„ Plinio Barreto, menor	4	0
1.810	„ da Silva Prado.	1	0
1.811	Pedro Augusto Carneiro Lessa, dr . . .	300	27
1.812	„ Celidonio Gomes dos Reys, dr. . .	53	10
1.813	„ Egydio Aranha Rodovalho, menor .	41	8
1.814	„ f.º de Antonio de Campos Toledo .	172	21
1.815	„ Ferraz de Arruda Campos. . . .	85	13
1.816	„ Guedes de Carvalho Filho. . . .	32	6
1.817	„ Hannickel Forster	600	42
1.818	„ Luiz, f.º de Alvaro Aguiar Vallim .	3	0
1.819	„ de Moraes Barros	64	11
1.820	„ Mercadante	5	1
1.821	„ Nespoli.	3	0
1.822	„ de Paula Ramos	96	14
1.823	„ Peixoto de Abreu Lima, monsenhor.	65	11
1.824	„ Soares de Camargo	52	10
1.825	„ de Souza Barros, menor	6	1
1.826	„ Vaz de Almeida Netto	4	0
1.827	„ Vicente de Azevedo, dr	58	10
1.828	Percy Lupton	296	27

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.829	Percy William Crewe	1	0
1.830	Perpetua Gomes Pereira	4	0
1.831	Persano Pacheco e Silva	152	20
1.832	Pierre Edouard de Calmels Puntis	225	23
1.833	„ Joseph Gabriel Gisard	106	15
1.834	„ Poey	27	5
1.835	Philadelpho de Campos Aranha	50	10
1.836	Philip Hammond	33	6
1.837	Placido Pinto Ribeiro	300	27
1.838	Plinio, f.º de Plinio da Silva Prado	3	0
1.839	„ da Silva Prado	720	48
1.840	Polycarpo de Magalhães Viotti	8	1
1.841	Prado, Chaves & Comp.	19	3
1.842	Priscilla, f.ª de Thomaz Gomes Viegas	10	2
1.843	Prudente de Moraes Filho	37	7
1.844	Pulcheria de Araujo Cintra	68	11
1.845	Pureza de Vasconcellos Castro	30	6
	Q		
1.846	Quiteria Luiza de Souza	29	5
1.847	Quintino, f.º de E. C. Negreiros	24	4
	R		
1.848	Raphael de Abreu Sampaio	350	30
1.849	„ Augusto de Souza Campos	101	15
1.850	„ Baroni	45	9
1.851	„ Biltz	106	15
1.852	„ Cardone	53	10
1.853	„ f.º de Annibal Paes de Barros	10	2
1.854	„ Tobias de Oliveira, menor	156	20
1.855	Raphaela de Oliveira Carvalho	10	2
1.856	Raul Albano, menor	3	0
1.857	„ f.º de Alberto Mendonça Moreira	1	0
1.858	„ „ „ E. C. de Negreiros	119	16
1.859	„ „ „ Lavinia de Mesquita Barros	46	9
1.860	„ Ortiz Monteiro	70	12
1.861	„ Rezende Villares	26	5
1.862	„ Soares de Moura	84	13
1.863	Raymundo Ferreira dos Santos	42	8
1.864	Recolhimento de N. S. da Luz	533	39
1.865	Regina Faro de Carvalho, menor	106	15
1.866	„ de Oliveira Coutinho, menor	1	0

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.867	Remigio Gomes Guimarães, dr.	54	10
1.868	Renato de Andrade Maia	5	1
1.869	„ de Barros Erhart	1	0
1.870	„ f.º de E. C. de Negreiros. . . .	140	19
1.871	„ „ „ Francisco G. Guimarães . .	16	3
1.872	„ „ „ Joaquim Maynert Kehl . .	3	0
1.873	René, f.º do visconde de Montbron . . .	19	3
1.874	Ricardo, f.º de Alberto Lion	2	0
1.875	Richard W. Gray, menor	2	0
1.876	Ridolpho J. Giusti	32	6
1.877	Rinaldo Bulcão Giudice, menor	2	0
1.878	Rita Antonia da Silva Serra Penteado . .	133	18
1.879	„ de Cassia Aranha Rodovalho, menor .	41	8
1.880	„ „ „ Penteado, mener	70	12
1.881	„ E. Pinto e Silva	15	3
1.882	„ f.ª de João Francisco Brito	8	1
1.883	„ Paes Leme de Monlevade	40	8
1.884	Roberto, f.º de Plinio da Silva Prado . .	6	1
1.885	„ Hoff, menor.	10	2
1.886	„ Martins Lage	133	18
1.887	„ Schwenger	448	34
1.888	Rodolpho de Barros	2	0
1.889	„ Brenne.	533	39
1.890	„ H. Richter.	80	13
1.891	„ Lara Campos.	304	27
1.892	Rodrigo Soares	116	16
1.893	Roger, f.º do conde de Legge.	42	8
1.894	Roland O' Neill Addison	90	14
1.895	Rosa Cardoso	44	8
1.896	„ Amelia de Albuquerque.	20	4
1.897	„ do Coração de Maria, menor. . .	26	5
1.898	„ Uberhart Lemgruber.	157	20
1.899	Rosalina de Queiroz Aranha	120	17
1.900	Rosina Albano, menor	65	11
1.901	Ruben de Paula Faro, menor.	41	8
1.902	Rudolf O. Kesselring	1	0
1.903	Ruth, f.ª de Juvenal Corrêa de Mello . .	2	0
1.904	Ruy de Mendonça, menor.	4	0
1.905	„ Sodré, menor	4	0
1.906	Ruysdael de Freitas Lima	50	10

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
	S		
1.907	Salomon Pompé	143	19
1.908	Sabino Machado	18	3
1.909	Salvador A. de Queiroz Telles	39	7
1.910	Salvio de Queiroz Telles	97	14
1.911	Santa Casa de Misericordia de Campinas .	277	26
1.912	„ „ „ „ „ Rio Claro .	151	20
1.913	„ „ „ „ „ Santos . .	160	20
1.914	„ „ „ „ „ S. Paulo .	433	34
1.915	„ „ „ „ „ Ytú . .	160	20
1.916	São Paulo Club	230	24
1.917	Sarah, f.ª do dr. Paulo Pinto de Almeida.	64	11
1.918	Sebastiana da Luz Quartim	120	17
1.919	„ Serra Penteado.	50	10
1.920	„ de Souza Queiroz Lacerda . .	1.226	73
1.921	Sebastião de Campos Cintra	27	5
1.922	Serafino Sarti	128	17
1.923	Silvana de Andrade Ribeiro	2	0
1.924	Silvestre Candido Ribeiro	33	6
1.925	Simão Bolivar de Queiroz Aranha, menor .	66	11
1.926	Simon Lehmann & C.	3.749	199
1.927	„ Nathan	282	26
1.928	„ Netter	225	23
1.929	Simone de Moras, menor	5	1
1.930	Sociedade Brasileira de Educação, do Rio .	26	5
1.931	„ Maçonica "Loja Cap.lar Piratininga"	37	7
1.932	„ Prot.ra dos Portuguezes Desvalidos	70	12
1.933	„ Port.ª de Beneficencia de Campinas.	242	24
1.934	„ „ „ „ „ S. Paulo .	313	28
1.935	„ de Soccorros Mutuos dos Viajantes	25	5
1.936	Societá Italiana di Beneficenza per l'Ospedale Umberto I	5	1
1.937	Societé Française 14 Juillet de Bienfaisance et Secours Mutuels	29	5
1.938	Solange, f.ª do visconde de La Tour . .	21	4
1.939	Sophia Fialho	70	12
1.940	„ Guimarães Lima.	24	4
1.941	„ Rufina de Oliveira e Silva . . .	128	17
1.942	„ da Silva Leitão	2	0
1.943	Squire Sampson	303	27
1.944	Stefano Pessa	42	8
1.945	Stella, f.ª de Abel de Andrade Villares. .	26	5
1.946	„ „ „ Francisco Paes L. de Monlevade	6	1

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.947	Stella, f.ª de Hippolito P. Alves de Araujo.	26	5
1.948	Susie L. Williams.	10	2
1.949	Sybilla Bausch	80	13
1.950	Sylvia de Campos Toledo, menor. . . .	172	21
1.951	„ f.ª de Francisco de Almeida Ferraz.	6	1
1.952	„ „ „ H. P. Pimenta Bueno . . .	11	2
1.953	„ „ „ José C. da Cunha Canto . .	21	4
1.954	„ Ladeira Marques, menor	16	3
1.955	„ f.ª de Mariana Prada	22	4
1.956	Sylvio Alvares Penteado.	1.500	87
1.957	„ de Lara Campos, menor	21	4
1.958	„ Soares de Camargo, menor . . .	89	13
1.959	„ de Toledo Piza, menor	11	2
	T		
1.960	Theodora de Souza Leite	6	1
1.961	Theodoreto do Nascimento, dr.	21	4
1.962	Theodoro Antunes Maciel	153	20
1.963	Theolinda, f.ª de E. C. de Negreiros . .	119	16
1.964	Theophilo Ferreira de Almeida	1	0
1.965	Theotonio de Lara Toledo Piza, menor. .	42	8
1.966	„ „ „ Campos Junior . . .	303	27
1.967	„ „ „ Campos Netto, menor .	21	4
1.968	„ Pereira Bueno	1	0
1.969	„ Piza de Lara, menor	28	5
1.970	Thereza de Campos Toledo, menor . . .	172	21
1.971	„ da Cunha Salles	73	12
1.972	„ Forster	1	0
1.973	„ de Moraes, f.ª de José P. de Moraes	11	2
1.974	„ de Paula Novaes	113	16
1.975	„ do Val	742	49
1.976	Thiers Dantas Ferraz	20	4
1.977	Thomaz Dias Leite	61	11
1.978	„ da Rocha Leão	149	19
1.979	„ Vita	216	23
1.980	Thomazina E. Harrah	1.192	72
1.981	Tito Pacheco	10	2
1.982	Torquato Pitta de Abreu Teixeira . . .	87	13
	U		
1.983	Umbellina de Assis Negreiros	21	4
1.984	„ f.ª de Procopio C. de Vasconcellos	24	4
1.985	Urbina Pacheco Jordão	50	10

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
	V		
1.986	Valentim Michelucci	53	10
1.987	„ Tobias de Oliveira	102	15
1.988	Valentina Pompeu do Amaral	12	6
1.989	Vasco Pinto Bandeira	27	5
1.990	Veuve Lazard Bloch	147	19
1.991	„ Lucie Bernhein	32	6
1.992	Vicente Albano	135	18
1.993	„ Melillo	24	4
1.994	„ Paulo Monteiro de Barros . . .	3.600	192
1.995	„ Rodrigues Penteado, menor . . .	70	12
1.996	„ Teixeira Marques	149	19
1.997	„ Zanchetta	2	0
1.998	Vicômte Charles de Saint Marsault . . .	126	17
1.999	Victor Marsot	75	12
2.000	„ Martins de Almeida	3	0
2.001	„ de Souza Meirelles	106	15
2.002	Victoria Christi	16	3
2.003	„ Pinto Serva	70	12
2.004	Virgilia Ferreira Coelho	26	5
2.005	Virgilio Antonio de Brito	106	15
2.006	„ Luiz Ferreira	53	10
2.007	„ Rodrigues Alves	106	15
2.008	Virginia de Assis Pacheco	162	20
2.009	„ E. Gomes da Rocha	3	0
2.010	„ de Paula Novaes	11	2
2.011	Visconde de La Tour	497	42
2.012	„ „ Nova Granada	1.452	85
2.013	Viscondessa d'Elbenne	10	2
2.014	„ de La Tour	512	38
2.015	„ de Montbron	2.133	119
2.016	„ de Nova Granada	177	21
2.017	Vital Brochado	53	10
2.018	Vitaliano de Almeida Prado	18	3
2.019	Vite Weill	600	42
	X		
2.020	Xavier de La Tour, menor	21	4

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
	W		
2.021	Walter Lantz, menor.	10	2
2.022	Washington, f.º de L. L. Guimarães. . .	36	7
2.023	Wilhermina Gompertz	150	20
2.024	William Collier	200	22
2.025	„ Fox Rule	1	0
2.026	„ H. Booth	99	14
2.027	„ John Sheldon Junior.	1	0
2.028	„ Loudon Strain, dr.	1.979	111
2.029	„ Nielsen	68	11
2.030	„ Snape, herança.	55	10
2.031	„ Von Vleck Lidgerwood	15.028	763
2.032	Wladimir, f.º de Joaquim Maynert Kehl. .	3	0
	Z		
2.033	Zelmira da Costa Guimarães	85	13
2.034	Zilda, f.ª de Juvenal C. de Mello. . . .	9	1
2.035	Zulmira Bemvinda da C. Carvalho . . .	54	10
2.036	„ de Oliveira Barros.	12	2
	TOTAL	400.000	

RELATORIO

DO

INSPECTOR GERAL

I

Extensão em trafego

Em 31 de dezembro de 1908, a Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes tinha em trafego a extensão total de 1.057.971 kilometros, assim distribuidos:

Linhas de 1,m.60. . . .	279,487	
„ „ 1,m.00. . . .	737,616	
„ „ 0,m.60. . . .	40,868	1,057km.971

O numero de estações e postos telegraphicos servindo aos 1.057,971 kilometros era 119, incluindo a agencia telegraphica na Capital do Estado, séde da Companhia.

As estações de Morro Pellado, Colonia e Visconde do Pinhal tiveram seus nomes mudados respectivamente para Ityrapina, Conde do Pinhal e Ibaté.

II

Contabilidade

1.º Movimento financeiro.

Tendo sido a receita geral de . . .	22.664:421$802
e a despesa de	10.416:979$838
a renda liquida em 1908 foi de . . .	12.247:441$964

A relação da despesa para a receita é de 45,96% tendo sido em 1907 de 41,5%

O quadro seguinte mostra a renda liquida da Companhia desde 1872, data da abertura do trafego, no primeiro trecho da linha.

Annos	Renda liquida	Differença por cento	
		Para mais	Para menos
1872	124:886$716	—	
1873	390:639$915	204,8	
1874	474:658$483	24,7	
1875	524:054$016	10,4	
1876	641:540$242	22,4	
1877	974:679$864	51,9	
1878	1.508:451$790	54,6	
1879	1.550:138$951	2,7	
1880	1.313:378$103	—	15,3
1881	1.636:650$011	24,6	
1882	1.961:981$374	19,8	
1883	1.620:717$349	—	17,4
1884	1.318:371$558	—	18,6
1885	1.657:151$436	25,6	
1886	1.711:288$585	3,2	
1887	1.665:402$245	—	2,6
1888	2.215:663$695	33,0	
1889	2.741:282$081	23,7	
1890	3.484:385$534	27,2	
1891	3.988:245$538	14,5	
1892	4.307:382$615	8,0	
1893	4.050:491$578	—	5,9
1894	8.329:442$159	105,6	
1895	10.561:761$666	26,7	
1896	10.449:210$110	—	0,5
1897	12.329:066$910	17,4	
1898	10.471:000$980	—	15,0
1899	11.914:107$323	13,7	
1900	12.939:589$419	8,7	
1901	17.396:831$199	34,4	
1902	13.669:483$875	—	21,4
1903	10.530:552$202	—	22,9
1904	9.018:518$223	—	14,3
1905	9.722:849$262	7,8	
1906	18.450:335$294	47,3	
1907	14.534:422$699	—	21,2
1908	12.247:441$964	—	15,7

O quadro synoptico, intercalado entre as paginas 2 e 3, dá a conhecer a formação e distribuição da renda liquida da Companhia, nos diversos annos, desde 1872.

O movimento financeiro do trafego, nas linhas ferreas da Companhia, em 1908, foi :

Receita	22.365:419$710
Despesa	9.968:476$053
Saldo	12.396:943$657

Relação da despesa para a receita 44, 5%

Quadro synoptico do trafego e do movimento financeiro da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes desde o seu começo até 31 de Dezembro de 1908

Trafego e Valores em 31 de Dezembro

ANNOS	Extensão kilometrica média em trafego: nas vias ferreas	Extensão kilometrica média em trafego: na via fluvial	Numero de passageiros transportados nas vias ferreas e fluvial	Numero de toneladas de mercadorias transportadas nas vias ferreas e fluvial	Valores em 31 de Dezembro: do capital em acções, realisado	do emprestimo de £ 150.000 contrahido em Londres em 1878	do emprestimo de £ 2.750.000 contrahido em Londres em 1892 para acquisição da linha Rio Claro	do capital fixado e approvado pelo Governo para o trecho de concessão federal da linha Rio Claro [8]	do fundo de reserva	do custo da amortisação da linha Rio Claro
						£	£	£		
1872	38		33.531	26.150	[1]) 4.000:000$000					
1873	45		56.212	54.968	4.200:000$000					
1874	45		76.402	67.522	6.450:000$000				37:800$660	
1875	58		96.614	76.362	8.343:130$000				66:537$620	
1876	106		156.952	84.137	9.418:800$000				96:651$718	
1877	155		159.706	75.600	11.682:800$000				128:046$120	
1878	185		157.944	93.843	11.910:400$000	[2]) 150.000			178:257$770	
1879	204		165.503	95.336	12.138:400$000	148.500			228:717$260	
1880	224		178.373	99.198	12.214:800$000	146.900			268:989$060	
1881	228		177.283	122.478	12.703:100$000	145.200			343:699$588	
1882	243		166.774	133.028	12.915:200$000	143.400			459:386$089	
1883	243		161.539	160.121	12.936:100$000	141.500			550:803$092	
1884	243		165.839	154.768	13.005:200$000	139.400			698:897$176	
1885	243	43	184.837	175.278	16.572:061$160	137.200			754:906$803	
1886	244	92	197.790	176.665	16.793:125$080	134.800			923:022$052	
1887	250	200	231.850	175.421	17.243:279$080	132.300			1.012:490$916	
1888	250	200	298.596	219.486	17.243:550$000	129.600			1.075:317$741	
1889	250	200	319.401	258.679	18.070:500$000	126.700			1.127:945$619	
1890	250	200	348.150	300.857	19.168:180$000	123.600			1.127:876$319	
1891	292	200	543.579	367.441	24.976:690$000	120.300			417:371$726	
1892	667	200	809.040	412.414	32 955:160$000	116.700	2.750.000		470:273$117	
1893	731	200	1.179.245	407.125	38.285:140$000	112.900	2.750.000		513:969$892	
1894	776	200	1.100.396	458.292	38.804:360$000	108.800	2.750.000		566:134$892	
1895	791	200	1.372.035	556.691	44.043:040$000	104.400	2.750.000		1.043:158$399	
1896	791	200	1.372.398	665.755	50.739:440$000	99.700	2.750.000		1.903:381$102	
1897	791	200	1.422.141	690.645	59.461:560$000	[3]) 94.700	2.722.500		2.387:984$762	
1898	791	200	1.248.503	640.162	59.933:320$000		2.693.600		76:067$872	
1899	807	200	1.060.465	660.728	59.960:800$000		2.663.300		76:067$872	
1900	807	200	1.052.900	676.812	60.000:000$000		2.631.500		100:000$000	
1901	823	200	1.101.779	883.992	67.047:520$000		2.598.100	[9]) 1.528.125-0-0	200:000$000	372:966$652
1902	864	200	1.038.639	832.798	69.671:000$000		2.563.000	[10]) 1.544.361-0-0	550:000$000	2.262:559$792
1903	979	66	939.886½	749.148	72.300:640$000		2.526.200	[11]) 1.564.996-0-0	650:000$000	4.149:242$339
1904	1.030	—	913.772½	733.522	74.981:100$000		2.487.500	[12]) 1.602.376-2-11	700:000$000	5.196:317$185
1905	1.055	—	949.794½	725.400	74.996:920$000		2.446.900	[13]) 1.606.528-2-11	750:000$000	5.246:317$185
1906	1.057	—	977.029	983.642	74.999:860$000		2.404.200	[14]) 1.606.529-2-11	800:000$000	6.246:317$185
1907	1.058	—	1.117.827½	975.783	80.000:000$000		2.359.400	[14]) 1.606.528-2-11	2.000:000$000	8.353:285$785
1908	1.058	—	1.084.081½	959.742	80.000:000$000		2.312.400	[15]) 1.615.853-8-5	2.200:000$000	9.059:019$675

Receita, Despesa e Formação da Renda liquida a distribuir

ANNOS	RECEITA	DESPESA	SALDO	Importancia recebida do Governo de S. Paulo em virtude de garantia de juros	Importancias que passaram do anno anterior	Dividendo de parte das acções do fundo de reserva	Importancia deduzida da destinada no anno anterior para amortisação da divida da Companhia	Importancias retiradas do fundo de reserva	TOTAL
1872	311:404$143	186:262$224	125:141$919	155:113$284					280:255$203
1873	650:463$069	259:823$154	390:639$915		255$203				390:895$118
1874	758:169$207	283:510$724	474:658$483		22:895$118				497:553$601
1875	889:414$782	365:360$766	524:054$016		9:424$992				533:479$008
1876	1.126:189$760	484:649$218	641:540$542		9:534$548				651:075$090
1877	1.541:836$645	567:156$781	974:679$864		8:640$451				[5]) 983:320$315
1878	2. 95:525$850	687:074$060	1.508:451$790		12:754$611				1.521:206$401
1879	2.297:935$790	747:796$839	1.550:138$951		18:421$722				1.568:560$673
1880	2.085:239$370	771:861$267	1.313:378$103		14:819$973	6:760$361			1.342:316$117
1881	2.514:466$920	877:816$909	1.636:650$011		5:388$166		38:820$833		1.680:859$010
1882	2.880:373$995	918:392$621	1.961:981$374		4:295$533				1.966:276$907
1883	2.739:948$200	1.119:230$851	1.620:717$349		4:084$913			39:238$732	1.664:040$994
1884	2.586:301$750	1.267:930$192	1.318:371$558		8:047$922			26:505$975	1.352:925$455
1885	2.812:352$950	1.155:201$514	1.657:151$436		5:214$191				1.662:365$627
1886	2.977:410$510	1.266:121$925	1.711:288$585		5:498$882				1.716:787$467
1887	2.922:222$693	1.256:820$448	1.665:402$245		4:399$123				1.669:801$368
1888	3.577:121$476	1.361:457$781	2.215:663$695		3:596$703				2.219:260$398
1889	4.487:396$469	1.746:114$388	2.741:282$081		821$870				2.742:103$951
1890	5.082:383$149	1.597:997$615	3.484:385$534		67:223$051				3.551:608$585
1891	6.499:157$909	2.510:912$371	3.988:245$538						3.988:245$538
1892	9.227:635$144	4.920:252$529	4.307:382$615						4.307:382$615
1893	10.230:964$064	6.180:472$486	4.050:491$578						4.050:491$578
1894	13.930:608$544	5.601:166$385	8.329.442$159		380:292$828				8.709:734$987
1895	17.383:811$641	6.822:049$974	10.561:761$667						10.561:761$667
1896	19.693:127$477	9.193:917$367	10.499:210$110						10.449:210$110
1897	22.223:833$853	9.894:766$943	12.329:066$910						12.329:066$910
1898	20.541:985$830	10.070:984$850	10.471:000$980		1.000:000$000			2.800:000$000	14.271:000$980
1899	21.224:577$150	9.310:469$827	11.914:107$323		8:117$071				11.922:224$394
1900	22.071:945$269	9.132:355$850	12 939:589$419		656:188$213				13.595:777$632
1901	27.293:917$132	9.897:085$933	17.396:831$199		2.624:433$855				20.021:265$054
1902	24.972:799$117	11.303:315$242	13.669:483$875		4.489:102$050				18.158:585$925
1903	20.101:754$102	9.571:201$900	10.530:552$202		4.017:888$088				14.548:440$290
1904	18.259:883$130	9.241:364$907	9.018:518$223		3.021:920$281				12.040:438$504
1905	18.421:280$525	8.698:431$263	9.722:849$262		3.009:320$501				12.732:169$763
1906	27.110:074$320	8.659:739$026	18.450:335$294		3.020:970$241				21.471:305$535
1907	24.861:763$568	10.327:340$869	14.534:422$699		1.580:083$921				16.114:506$620
1908	22.664:421$802	10.416:979$838	12.247:441$964		3.160:746$380				15.408:188$344

(Na columna «Importancia recebida do Governo de S. Paulo»:) Em 28 de abril de 1870 foi effectuado o primeiro pagamento, na importancia de 8:941$400 e a 7 de fevereiro de 1873 o ultimo na de 15:113$284 relativo ao segundo semestre de 1872. A importancia total recebida no periodo de 1870 a 1873 foi de 386:285$985. E' digno de nota o facto de só haver sido paga pelo Governo a garantia de juros de 7 % ao anno sobre o capital da Companhia durante o periodo da construcção e no primeiro anno da linha em trafego.

DISTRIBUIÇÃO DA RENDA LIQUIDA

ANNOS	DIVIDENDOS: Importancia distribuida	Quóta por acção	Relação por %	Fundo de reserva	Importancias pagas ao Governo de S. Paulo como restituição da garantia de juros	Saldo do trecho de Campinas a Rio Claro distribuido pelos respectivos accionistas	Importancias destinadas a juros, descontos e amortisação da divida fluctuante da Companhia	Amortisação do custo da Estrada do Rio Claro	Imposto de dividendo	Imposto de capital
1872	[4]) 280:000$000	11$200	7,00							
1873	344:000$000	13$760	8,57	24:000$000						
1874	437:000$000	17$480	10,30	25:500$000	25:628$609					
1875	430:000$000	17$200	10,11	25:500$000	30:609$554	37:834$906				
1876	403:750$000	16$150	9,50	25:500$000	4:003$713	209:056$639				
1877	695:837$150	15$330	8,23	29:250$000	47:306$917	126:949$980	73:995$835			
1878	1.116:188$920	18$070	9,03	33:000$000	73:647$679	[6])	279:948$080			
1879	1.150:248$720	18$780	9,39	46:500$000	74:192$040		252:624$743			
1880	983:672$000	16$000	8,00	64:438$728			163:466$763			
1881	1.107:675$600	18$400	9,20	117:546$634	130:897$473		188:949$840			
1882	1.495:739$880	23$980	12,00	111:463$674	Total pago 386:285$985		216:985$890			
1883	1.273:166$000	20$000	10,00	121:881$342			124:196$630			
1884	1.189:975$800	18$300	9,15	16:366$604						
1885	1.491:335$000	22$500	11,25	9:169$965						
1886	1.552:680$000	19$000	9,50	12:230$404						
1887	1.528:164$000	18$700	9,35	8:294$982						
1888	2.095:146$000	24$300	12,15	10:340$381						
1889	2.568:499$600	29$900	14,95							
1890	3.408:156$200	37$000	18,50	16:696$527						
1891	3.779:330$000	33$000	16,50	30:521$391						
1892	2.428:000$000	16$000	8,00	20:257$435						
1893	678:000$000	4$000	2,00	30:000$000						
1894	4.680:000$000	24$000	12,00	455:153$507						
1895	6.318:959$400	30$000	15,00	819:804$803						
1896	5.637:134$500	24$000	12,00	476:295$060						
1897	6.000:000$000	20$000	10,00	471:643$110						
1898	4.500:000$000	15$000	7,50				[7]) 332:675$444		[8]) 180:000$000	
1899	6.000:000$000	20$000	10,00	23:932$128			689:977$473		210:000$000	
1900	6.000:000$000	20$000	10,00	100:000$000			633:532$045	372:966$652	210:000$000	
1901	8.045:702$400	24$000	12,00	300:000$000			6:214$600	1.889:593$140	281:599$584	
1902	8.360:894$400	24$000	12,00	100:000$000				1.886:682$547	292:631$300	
1903	7.232:180$000	20$000	10,00	100:000$000			67:255$683	1.047:074$846	253:126$300	
1904	6.000:000$000	16$000	8,00	50:000$000			219:022$623	50:000$000	174:000$000	
1905	6.000:000$000	16$000	8,00	50:000$000			317:787$812	1.000:000$000	150:000$000	150:000$000
1906	9.000:000$000	24$000	12,00	1.200:000$000			190:313$800	2.106:968$600	225:000$000	150:000$000
1907	7.750:000$000	20$000	10,00	200:000$000				705:733$890	193:750$000	
1908	8.000:000$000	20$000	10,00	200:000$000				754:307$050	200:000$000	

ANNOS	Juros e amortisação do emprestimo de £ 150.000 contrahido em Londres em 1878	Juros do emprestimo de £ 2.750.000 contrahido em Londres em 1892 para acquisição da linha Rio Claro	Abatimento no custo da Via Fluvial	Abatimento nos preços de compra das linhas Descalvadense e Santa Rita e extincção da conta da linha para S. Sebastião	Importancia levada á conta de capital	Para emprestar á Companhia Estrada de Ferro do Dourado	Para emprestar á Companhia Estrada de Ferro de Pitangueiras	Para a construcção do prolongamento de Bebedouro a Barretos	Para a construcção do Ramal de Baurú	Para acquisição de material rodante	Importancias que passam para o anno seguinte	TOTAL	Despendido com a amortisação do emprestimo de £ 2.750.000 levantado em Londres em 1892 para acquisição da linha Rio Claro
1872											255$203	288:255$203	
1873											22:895$118	390:895$118	
1874											9:424$992	497:553$601	
1875											9:534$548	533:479$008	
1876											8:640$451	651:075$090	
1877											12:754$611	986:094$493	
1878											18:421$722	1.521:206$401	
1879	22:818$517										22:177$653	1.568:560$673	
1880	125:350$460										5:388$166	1.342:316$117	
1881	131:493$930										4:295$533	1.680:859$010	
1882	138:003$550										4:084$913	1.966:276$907	
1883	136:749$100										8:047$922	1.664:040$994	
1884	141:368$860										5:214$191	1.352:925$455	
1885	156:361$780										5:498$882	1.662:365$627	
1886	147:477$940										4:399$123	1.716:787$467	
1887	129:745$683										3:596$703	1.669:801$368	
1888	112:952$147										821$870	2.219:260$398	
1889	106:381$300										67:223$051	2.742:103$951	
1890	126:755$858											3.551:608$585	
1891	178:394$147											3.988:245$538	
1892	271:570$480	1.587:554$700										4.307:382$615	
1893	233:519$080	2.728:679$670									380:292$828	4.050:491$578	
1894	309:724$480	3.264:857$000										8.709:734$987	
1895	281:390$667	3.141:606$797										10.561:761$667	
1896	355:774$170	4.030:006$380										10.449:210$110	
1897	377:886$460	4.479:537$340									1.000:000$000	12.329:066$910	867:639$270
1898	4.055:167$079	5.195:041$386									8:117$071	14.271:000$980	1.052:041$635
1899		4.342:126$580									657:188$213	11.922:224$394	1.021:442$410
1900		3.654:845$080									2.624:433$855	13.595:777$632	994:966$060
1901		3.088:483$860	1.000:000$000	920:569$420							4.489:102$050	20.021:265$054	785:898$470
1902		2.600:489$590	900:000$000								4.017:888$088	18.158:585$925	705:109$220
1903		2.626:883$180	200:000$000								3.021:920$281	14.548:440$290	769:220$120
1904		2.538:095$380									3.009:320$501	12.040:438$504	783:116$840
1905		2.043:411$710									3.020:970$241	12.732:169$763	726:483$670
1906		1.803:570$740	215:368$474		5.000:000$000						1.580:083$921	21.471:305$535	647:368$090
1907		1.890:928$970				600:000$000	200:000$000	1.413:347$380			3.160:746$380	16.114:506$620	705:733$890
1908		1.881:304$280							1.000:000$000	370:000$000	3.002:577$014	15.408:188$344	754:307$050

[1]) O capital realisado em 31 de dezembro de 1869 era de 250:000$000; em 31 de dezembro de 1870 era de 1.730:180$000 e em 31 de dezembro de 1871 era de 3.966:350$000.
[2]) A passagem em 1878 dessas £ 150.000 de Londres para S. Paulo produziu 1.668:907$387.
[3]) A remessa em 1898 dessas £ 94.700 de S. Paulo para Londres custou 3.763:823$090.
[4]) Essa importancia distribuida de 280:000$000 corresponde ao 6.º e 7.º dividendos, ambos de 5$600 por acção, relativos aos 1.º e 2.º semestres do anno de 1872. Os cinco dividendos anteriores foram pagos nas seguintes datas:

em junho de 1870 o 1.º dividendo de $607 por acção correspondente aos dois semestres de 1869.
em agosto „ 1870 o 2.º „ „ $450 „ „ „ ao 1.º „ „ 1870.
em fevereiro „ 1871 o 3.º „ „ 1$230 „ „ „ ao 2.º „ „ 1870.
em agosto „ 1871 o 4.º „ „ 2$740 „ „ „ ao 1.º „ „ 1871.
em fevereiro „ 1872 o 5.º „ „ 4$580 „ „ „ ao 2.º „ „ 1871.

Todos esses dividendos que correspondem mais ou menos á razão de 7 % ao anno sobre o capital realisado, foram pagos com o producto da garantia recebida do Governo e dos juros vencidos nos bancos onde eram depositados os dinheiros provenientes das chamadas de capital.
[5]) Para ter o total da renda liquida a distribuir relativa ao trecho de Jundiahy a Campinas e Campinas a Rio Claro é preciso reunir a essa importancia de 983:320$315 a somma de 2:774$178 de deficit verificado no trafego do ramal de Mogy-Guassú.
[6]) No segundo semestre de 1877 fez-se a fusão dos interesses da linha de Jundiahy a Campinas com os da de Campinas a Rio Claro e ramal de Mogy-Guassú.
[7]) Até 1897 estão incluidas na despeza as verbas de juros e descontos e imposto de dividendo.
[8]) De accordo com o disposto na clausula VII do Decreto n. 4057 de 24 de junho de 1901, está incluido o valor do stock de materiaes existentes no almoxarifado na importancia de £ 28.125.
[9]) De accordo com o Decreto n. 4057 de 24 de junho de 1901 e não comprehende as despezas feitas durante o anno de 1901, no valor de £ 16.236.
[10]) De accordo com o Decreto n. 4634 de 31 de outubro de 1902 e não comprehende as despezas feitas durante o anno de 1902, no valor de £ 20.635.
[11]) De accordo com o Decreto n. 4861 de 9 de julho de 1903 e não comprehende as despezas feitas durante o anno de 1903, no valor de £ 36.086-15-2.
[12]) De accordo com o Decreto n. 5496 de 28 de março de 1905 e comprehende as despezas feitas durante o anno de 1904, no valor de £ 1.293-7-9.
[13]) De accordo com o Decreto n. 6130 de 14 de setembro de 1906 e comprehende as despezas feitas durante o anno de 1905, no valor de £ 4.152.
[14]) De accordo com o Decreto n. 6130 de 14 de setembro de 1906 e não comprehende as despezas feitas durante o anno de 1906, no valor de £ 9.325-5-6 que não foram ainda approvadas pelo Governo.
[15]) De accordo com o Decreto n. 6987 de 10 de junho de 1908.

Jundiahy, Maio de 1909.

FRANCISCO DE MONLEVADE,
Inspector Geral.

OBSERVAÇÕES

Bitola de 1m,60

Em 30 de janeiro de 1868 foi eleita a directoria provisoria para gerir os negocios da Companhia até sua definitiva incorporação. A 7 de março de 1869 foi pelos accionistas, eleita a primeira directoria da Companhia composta dos Srs. Dr. Clemente Falcão de Souza Filho Dr. Martinho da Silva Prado, Desembargador Bernardo Avelino Gavião Peixoto, Dr. Ignacio Wallace da Gama Cockrane e Senador Francisco Antonio de Souza Queiroz. Em março de 1869 foi chamada a primeira entrada de capital no valor de 250 contos, correspondente a 5 % sobre o capital da Companhia que era de 5 mil contos. Em 31 de março de 1872 inaugurou-se o trafego no trecho de Jundiahy a Vallinhos e em 11 de agosto do mesmo anno a estação de Campinas. Em 27 de agosto 1875 inauguraram-se Bôa Vista, Rebouças e Santa Barbara, hoje Villa Americana. Em 30 de junho de 1876 inauguraram-se Tatú e Limeira. Em 11 de agosto de 1876 inauguraram-se Cordeiro e Rio Claro. Em 10 de abril de 1877 inaugurou-se Araras. Em 30 de setembro de 1877 inauguraram-se Guabiroba e Leme. Em 24 de outubro de 1878 inaugurou-se Pirassununga. Em 15 de janeiro de 1880 inaugurou-se Porto Ferreira. Em 7 de novembro de 1881 inaugurou-se Descalvado. Em 4 de novembro de 1884 inaugurou-se Remanso. Em dezembro de 1885 inaugurou-se S. Bento. Em 6 de dezembro de 1886 inaugurou-se Emas, que foi supprimida em 1891. Em dezembro de 1887 inaugurou-se Santa Gertrudes. Em 26 de novembro de 1891 inauguraram-se Emas e Baguassú, no ramal de Santa Veridiana; em 1.º de agosto de 1892 Santa Silveria e Santa Cruz no mesmo ramal. Em outubro de 1892 inaugurou-se o posto telegraphico de Sant'Anna e em fevereiro de 1893 o de Samambaia. Em 20 de fevereiro de 1893 inaugurou-se Santa Veridiana. Em 1.º de julho de 1896 inaugurou se o posto telegraphico de Corrupira e em 26 de agosto o de Jacuba. Em 1.º de outubro de 1896 inaugurou-se Souza Queiroz. Em 18 de outubro de 1896 inaugurou-se o posto telegraphico de Pombal e em 22 de novembro o de S. Jeronymo e em 31 de dezembro os de Itaipú e Ibicaba. Em 1.º de abril de 1898 inaugurou-se Jundiahy-Paulista para o trafego de passageiros e a 1.º de junho para o de cargas. Em 8 de dezembro de 1899 inaugurou-se Loreto. No dia 18 de agosto de 1906 a estação de Goabiroba passou a chamar-se de Elihu Root. Em 1 de Agosto de 1870 o posto telegraphico de Pombal foi inaugurado como estação com o nome de Nova Odessa.

Secção Rio Claro

Em 1.º de abril de 1892 foi adquirida a rêde de vias ferreas, pertencente á Rio Claro Railway Company e que ficou constituindo a secção Rio Claro da Paulista. Em 6 de junho de 1892 inauguraram-se Hammond e Guariba e em 2 de setembro inauguraram-se Capão Preto e Ararahy. Em 5 de maio de 1893 inaugurou-se Jaboticabal e em 20 de setembro Santa Eudoxia. Em 10 de maio de 1894 inauguraram-se Corrego Riço, Angico, Monjolinho, Jacaré e Ribeirão Bonito. Em 1.º de dezembro de 1896 inaugurou-se Espraiado e em 31 de dezembro inauguraram-se os postos telegraphicos de Cachoeirinha, Ferraz, Cuscuseiro e Estrella. Em 1.º de fevereiro de 1897 inauguraram-se Ouro e o posto telegraphico de Canella. Em 1.º de julho de 1899 inauguraram-se Saldanha Marinho, Capim Fino, Falcão Filho e Campos Salles. Em junho de 1901 inaugurou-se o posto telegraphico do Aterrado e em julho os de Taboleiro e Retiro. Em 30 de dezembro de 1901 inauguraram-se Guatapará, Guarany e Martinho Prado. Em 1.º de setembro de 1902 inaugurou-se o posto telegraphico "Tupy," a 10 de outubro as estações de Graminha e Ibitirama e a 29 de dezembro as de Tayuva, Andes e Bebedouro. Em 1.º de fevereiro de 1903 inauguraram se as estações de Barrinha e Pitangueiras no ramal do Mogy-Guassú; em 25 de março as estações de Iguatemy e Ayroza Galvão no ramal dos Agudos, e as de Macuco, Cascalho e Pontal no ramal de Mogy-Guassú; em 1.º de outubro a estação de Pederneiras e a 7 de dezembro o posto telegraphico de Itatinguy e as estações de Piatan e S. Paulo dos Agudos. Em 7 de setembro de 1904 inaugurou-se a estação de Taperão e em 25 de janeiro de 1905 as de Itaquá, Batalha e Piratininga no ramal de Agudos. Em 1.º de outubro de 1906 foi inaugurada a estação de Alfredo Ellis, no Ramal de Agua Vermelha. Em 1 de agosto de 1907 o posto telegraphico de Ferraz foi inaugurado como estação com o mesmo nome. Em 1908 as estações de Morro Pellado, Colonia e Visconde do Pinhal tiveram os seus nomes mudados respectivamenie para Ityrapina, Conde do Pinhal e Ibaté.

Bitola de 0m,60

Em 1.º de março de 1891 foi adquirida a linha Descalvadense e em 1.º de abril do mesmo anno a linha de Santa Rita. Em 1.º de dezembro de 1899 inaugurou-se Tombadouro na linha de Santa Rita.

Via Fluvial

Em 25 de março de 1885 inauguraram-se Prainha, Amaral e Pulador. Em maio de 1886 inauguraram-se Cunha Bueno, Jatahy e Cedro, e em 22 de setembro Guatapará e Martinho Prado Em 10 de janeiro de 1887 inauguraram-se Barrinha, Pitangueiras e Pontal. Suppri-miram-se em março de 1891 Pulador, em fevereiro de 1895 Cunha Bueno e Cedro, em dezembro de 1900 Jatahy, em dezembro de 1901 Guatapara e Martinho Prado, em 25 de março de 1903 as estações de Barrinha, Pitangueiras e Pontal, e em 30 de abril as de Prainha e Amaral, ficando extincta toda a secção fluvial.

Discriminando o movimento financeiro total pelas diversas linhas da Companhia, temos:

Linhas	RECEITA		DESPESA		SALDO		Relação % da despesa para a receita	
	1908	1907	1908	1907	1908	1907		
De 1 m,60 e 0 m,60 .	14.084:384$064	14.557:478$997	5.384:086$140	5.604:418$584	8.700:297$924	8.953:060$413	38,2	38,5
De 1 m,00 — Secção Rio Claro . . .	8.281:035$646	9.983:465$466	4.584:389$913	4.187:582$826	3.696:645$733	5.795:882$640	55,4	41,9
Todas as linhas .	22.365:419$710	24.540:944$463	9.968:476$053	9.792:001$410	12.396:943$657	14.748:943$053	44,5	39,9

Dos saldos acima indicados, da Secção Rio Claro, cabe ao trecho federal a importancia de 2.950:737$509 em 1908 e a de 4.698:854$634 em 1907.

2.º — Receita

A receita geral da Companhia foi em

1908	22.664:421$802
1907	24.861:763$568
Differença para menos em 1908	2.197:341$766

Foram arrecadadas mais em 1908 as seguintes importancias, não incluidas na receita geral da Companhia:

Materiaes vendidos e serviços feitos por conta de outras companhias	78:496$668
Quotas de despesas com o pessoal nas estações baldeadoras, pagas pelas outras Companhias . . .	184:963$870
Importancia das multas pagas pelo pessoal e dos ordenados não procurados, entregues á Sociedade Beneficente dos Empregados da Companhia Paulista	8:403$390
Imposto de transito do Governo Federal	349:143$110
Imposto de transito do Governo Estadoal	251:239$590
Total	872:246$628

A arrecadação de dinheiro nas nossas estações, por conta do trafego de passageiros e mercadorias, attingiu a 8.578:634$070, que assim se discrimina:

Linhas	TRAFEGO DE		Total
	Passageiros	Mercadorias	
De 1m,60 e 0m,60 . . .	1.396:574$170	2.080:169$320	3.476:743$490
Secção Rio Claro. . .	1.690:939$680	3.410:950$900	5.101:890$580
Todas as linhas . . .	3.087:513$850	5.491:120$220	8.578:634$070

Em 31 de dezembro de 1908 não existia nenhum saldo em dinheiro nas estações da Companhia Paulista e os fretes a pagar representavam a importancia de 172:285$900.

A comparação da receita geral da Companhia nos dois ultimos annos consta do seguinte quadro:

Linhas	1908	1907	Differenças em 1908	
			para mais	para menos
De 1^m,60 e 0^m,60 .	14.084:384$064	14.557:478$997	. . . .	473:094$933
Secção Rio Claro .	8.281:035$646	9.983:465$466	. . . .	1.702:429$820
Total das linhas .	22.365:419$710	24.540:944$463	. . . .	2.175:524$753
Escriptorio Central	299:002$092	320:819$105	. . . .	21:817$013
Total geral . . .	22.664:421$802	24:861:763$568	. . . .	2.197:341$766

O quadro seguinte discrimina a renda do trafego de todas as linhas da Companhia, pelas diversas verbas:

Verbas da receita	1908		1907		Differenças em 1908	
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto
Viajantes	1.084.081 1/2	2.427:334$660	1.117.827 1/2	2.537:518$710	— 33.746	— 110:184$050
Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 . . .	12.558	557:859$080	11.526	565:584$670	+ 1.032	— 7:725$590
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros	12.982	46:648$820	13.000	45:958$470	— 18	+ 690$350
Mercadorias: Café (tons.). . .	474.083	12.837:294$850	527.107	14.797:018$630	— 53.024	— 1.959:723$780
Mercadorias: Diversas (tons). .	485.659	6.041:820$010	448.676	6.128:664$910	+ 36.983	— 86:844$900
Animaes das tabellas 10 e 11 em em trens de cargas	23.090	50:280$390	18.490	25:761$580	+ 4.600	+ 24:518$810
Telegrammas	296.133	216:496$900	319.179	228:177$030	— 23.046	— 11:680$130
Commissão de 4 % sobre a arrecadação de impostos de transito	—	24:015$310	—	25:364$643	—	— 1:349$333
Trens especiaes	14	4:012$080	22	10:278$690	— 8	— 6:266$610
Aluguel de: estações e armazens . . .	—	65:100$000	—	66:150$000	—	— 1:050$000
Aluguel de: casas	—	9:028$800	—	8:519$700	—	+ 509$100
Aluguel de: commodos para restaurantes e taxas sobre bandejas. .	—	22:090$000	—	23:005$000	—	915$000
Aluguel de: carros, vagões e encerados .	—	17:216$190	—	28:004$090	—	— 10:787$900
Armazenagem	—	21:998$800	—	24:786$500	—	— 2:787$700
Diversas outras verbas	—	24:223$820	—	26:151$840	—	— 1:928$020
Total.	. . . . .	22.365:419$710	. . . .	24.540:944$463	. . . .	— 2.175:524$753

Para evitar duplicatas, as quantidades indicadas foram determinadas, sommando-se as relativas a todo o trafego das bitolas de 1m,60 e 0m,60 com as do trafego proprio ou interstacional da Secção Rio Claro da Companhia Paulista, e com as do trafego extranho entre a Secção Rio Claro e as Estradas de Araraquara e Dourado, e ainda com as do trafego commum entre as Estradas de Araraquara e Dourado, em transito pela Secção Rio Claro.

Em 1872 foi inaugurado o trafego no primeiro trecho da linha de Jundiahy a Vallinhos, e a receita geral da Companhia, a começar dessa data, tem sido a seguinte:

ANNOS	RECEITA	Differenças por cento	
		para mais	para menos
1872	311:148$940	—	
1873	650:463$069	10,9	
1874	758:169$207	16,5	
1875	889:414$782	18,1	
1876	1.126:189$760	26,6	
1877	1.541:836$645	36,9	
1878	2.195:525$850	42,4	
1879	2.297:935$790	4,7	
1880	2.085:239$370	—	9,2
1881	2.514:466$920	20,6	
1882	2.880:373$995	14,5	
1883	2.739:948$200	—	4,9
1884	2.586:301$750	—	5,5
1885	2.812:352$950	8,7	
1886	2.977:410$510	5,9	
1887	2.922:222$693	—	1,8
1888	3.577:121$476	22,4	
1889	4.487:396$469	25,4	
1890	5.082:383$149	13,2	
1891	6.499:157$909	27,9	
1892	9.227:635$144	41,9	
1893	10.230:964$064	10,9	
1894	13.930:608$544	36,1	
1895	17.383:811$641	24,8	
1896	19.693:127$477	13,2	
1897	22.223:833$853	12,8	
1898	20.541:985$830	—	7,5
1899	21.224:577$150	3,3	
1900	22.071:945$269	4,0	
1901 a)	27.293:917$132	23,6	
1902	24.972:799$117	—	8,5
1903 b)	20.101:754$102	—	19,5
1904 c)	18.259:883$130	—	9,2
1905	18.421:280$525	0,9	
1906	27.110:074$320	32,1	
1907 d)	24.861:763$568	—	8,3
1908	22.664:421$802	—	8,8

a) Reducção de tarifa do café em 1.º de abril pela limitação de frete ao maximo de 71$360 por tonelada até Jundiahy, e em 1.º de maio pela cobrança da taxa movel somente com o accrescimo de 25 %, correspondente ao cambio de 15 dinheiros. Em 1.º de agosto supprimiu-se nos fretes da tabella 5, na Secção Rio Claro, o accrescimo correspondente á taxa cambial, o qual ficou tambem limitado em 40 %, para uniformizar a tarifa movel d'essa secção com a das outras linhas.

b) Reducção. em 1.º de agosto, da tarifa de café beneficiado, em casquinha e em cereja, pela abolição do frete maximo e adopção de tabellas differenciaes, accrescidas unicamente de 15 % correspondente á taxa cambial de 17 dinheiros; da tarifa do sal nas linhas de 1m,60 e de 0m,60, baixando de 140 réis a 100 réis a taxa da tonelada kilometro para equiparal-a á da Secção Rio Claro, isentando ainda, em todas as linhas, ssa tarifa da taxa movel com o cambio; da tarifa de passageiros nas linhas de 0m,60 e na Secção Rio Claro, pela adopção de um unico zero na escala differencial em vez dos dois, então em vigor; de 50 % e mais nas tarifas de todas as tabellas dos ramaes de 0m,60 para equiparal-as ás das outras linhas; em 1.º de setembro reducção de 20 % na tarifa da tabella 2 A, que ficou além d'isso isenta da taxa movel com o cambio.

Consta dos quadros seguintes a renda exclusiva das vias ferreas e fluviaes, total e kilometrica, desde a inauguração do primeiro trecho da estrada em 1872.

ANNOS	Extensão kilometrica média em trafego — Bitola de 1m,60	Extensão kilometrica média em trafego — Bitola de 0m,60	RECEITA — TOTAL	RECEITA — Kilometrica	Differença por cento da receita — para mais	Differença por cento da receita — para menos
	Vias Ferreas — Bitola de 1m,60 e 0m,60					
1872	38	. .	311:101$740	8:166$888		
1873	45	. .	648:360$351	14:408$008	108,4	
1874	45	. .	748:441$087	16:632$024	15,4	
1875	58	. .	8[illegible]5:431$432	15:266$059	18,3	
1876	101	. .	1.120:363$976	10:772$730	26,5	
1877	155	. .	1.465:561$433	9:455$235	30,8	
1878	185	. .	1.915:581$380	10:354$494	30,7	
1879	204	. .	2.018:700$150	9:895$589	5,0	
1880	224	. .	1.827:706$860	8:159$405	. .	9,4
1881	228	. .	2.190:842$950	9:609$004	19,8	
1882	243	. .	2.523:613$350	10:385$240	15,2	
1883	243	. .	2.557:794$150	10:525$902	1,3	
1884	243	. .	2.585:623$870	10:640$427	1,1	
1885	243	. .	2.804:390$110	11:540$733	8,4	
1886	244	. .	2.971:614$260	12:178$747	5,9	
1887	250	. .	2.912:461$460	11:649$845	. .	2,0
1888	250	. .	3.546:332$750	14:185$331	21,7	
1889	250	. .	4.233:308$210	16:933$233	19,3	
1890	250	. .	4.901:834$943	19:607$339	15,8	
1891	251	41	6.227:245$700	21:326$183	27,0	
1892	262	41	6.987:201$590	23:043$569	12,2	
1893	278	41	7.181:475$770	22:512$463	2,8	
1894	279	41	9.508:352$815	29:713$602	32,3	
1895	279	41	11.632:268$350	36:350$870	22,3	
1896	279	41	13.132:281$453	41:038$379	12,9	
1897	279	41	14.465:422$010	45:204$444	10,2	
1898	279	41	13.407:406$310	41:898$145	. .	7,3
1899	279	41	13.858:179$418	43:306$810	3,4	
1900	279	41	14.484:307$790	45:263$462	4,6	
1901a	279	41	17.130:305$400	53:532$204	18,2	
1902	279	41	15.155:286$540	47:360$270	. .	11,6
1903b	279	41	12.172:625$600	38:039$455	. .	19,7
1904c	279	41	10.915:163$510	34:109$886	. .	10,3
1905	279	41	10.504:797$147	32:824$366	. .	3,8
1906	279	41	15.100:430$568	47:188$845	30,4	
1907d	279	41	14.557:478$997	45:992$122	. .	3,6
1908	279	41	14.084:384$064	44:013$700	. .	3,3

c) Em 1.º de janeiro suppressão do accrescimo de 20 % existente nas bases das tabellas 6, 7, 8 e 15 da Secção Rio Claro e reducção de diversas porcentagens nas bases das tabellas 9, 10, 11, 12, 13 e 14 de todas as linhas, e adopção de uma unica tarifa para toda a rêde da Companhia, menos quanto ao café, obedecendo as bases de todas as tabellas ao principio differencial. Concedeu-se em 1.º de janeiro isenção de fretes para as sementes consignadas a lavradores e para as plantas distribuidas pelas repartições agricolas do Paiz. Em junho concedeu-se isenção de fretes para os saccos novos, machinismos e instrumentos agricolas e em julho e setembro reduziu-se de diversas porcentagens as tarifas do algodão em rama e em caroço, do polvilho para fins industriaes e do oleo de ricino de producção nacional.

ANNOS	Extensão kilometrica media em trafego	RECEITA		Differença por cento da receita	
	Bitola de 1m,00	TOTAL	Kilometrica	para mais	para menos
		Secção Rio Claro — BITOLA DE 1m,00			
1892	364	1.954:978$769	5:370$820		
1893	412	2.791:158$190	6:774$665	42,7	
1894	456	4.211:405$625	9:235$538	50,9	
1895	471	5.358:929$580	11:377$833	27,2	
1896	471	6.143:864$646	13:044$260	14,6	
1897	471	7.295:013$070	15:488$350	18,7	
1898	471	6.627:557$900	14:071$248	. .	9,2
1899	487	6.938:672$410	14:247$787	4,7	
1900	503	7.150:840$160	14:216$382	. .	0,2
1901a	503	9.784:048$840	19:451$389	36,8	
1902	544	9.525:956$410	17:510$949	. .	2,6
1903b	659	7.877:761$270	11:954$114	. .	31,7
1904c	710	7.313:128$340	10:300$180	. .	5,5
1905	735	7.898:738$470	10:746$582	4,3	
1906	737	11.973:055$522	16:256$520	33,9	
1907d	737	9.983:465$466	13:410$402	. .	16,6
1908	737	8.281:035$646	11:236$140	. .	17,1
		Via Fluvial			
1890	200	132:886$666	646$433		
1891	200	199:107$760	995$538	49,8	
1892	200	205:697$400	1:028$487	3,3	
1893	200	172:424$240	862$121	. .	16,1
1894	200	190:336$580	951$683	10,2	
1895	200	228:898$000	1:114$490	20,2	
1896	200	338:897$560	1:694$488	48,0	
1897	200	314:703$590	1:573$518	. .	7,1
1898	200	338:806$800	1:694$534	7,6	
1899	200	368:518$580	1:842$593	8,7	
1900	200	379:770$940	1:898$854	3,0	
1901	200	331:288$700	1:656$443	. .	12,7
1902	200	209:625$089	1:048$125	. .	36,6
1903	66	8:545$260	131$889	. .	87,4

Deixo de incluir a receita da Via Fluvial, no periodo de 1885 a 1890, porque, neste periodo, não era rigorosamente discriminada da das Vias Ferreas.

---

d) Em primeiro de julho entraram em vigor as seguintes novas tarifas :
Preços de passagens ; tarifas de café ; reducção de 30 % para os generos de e para os ramaes de Agudos e Jahú ; reducção nos fretes da tabella 7-A.
Em 1 de agosto estabeleceu-se o trafego mutuo de telegrammas com a Repartição Geral dos Telegraphos.
Na ultima quinzena de dezembro vigoraram os bilhetes de «Natal» com reducção de 25 %, ida e volta.
Entrou tambem em execução uma nova differencial para o gado, quando em expedições maiores de 100 cabeças.

O seguinte quadro mostra a receita média, nos dois ultimos annos, por trem e vehiculo kilometro.

Unidades	Linhas de 1,60 e 0,60		Secção Rio Claro		Em geral	
	1908	1907	1908	1907	1908	1907
Trem kilometro . .	12$221	13$228	5$179	6$454	8$129	9$391
Vehiculo kilometro de 4 rodas	$576	$617	$267	$355	$403	$489

O movimento discriminado da receita das vias ferreas, nos dois ultimos annos, consta dos seguintes quadros:

Linhas de 1,m60 e de 0,m60

Verbas da receita	1908		1907		Differença em 1908	
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto
Viajantes	624.361	1.280:070$990	631.144	1.315:156$240	— 6.783	— 35:085$250
Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 (tons.)	9.352	327:599$440	8.221	326:951$270	+ 1.131	+ 648$170
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros	7.001	21:876$800	7.151	21:299$350	— 150	+ 577$450
Mercadorias { Café (tons)	466.815	8.362:302$310	518.809	8.764:110$390	— 51.994	— 401:808$080
Mercadorias { Diversas (tons)	427.571	3.805:027$040	394.866	3.827:194$690	— 32.705	— 22:167$650
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas	13.111	20:536$660	7.565	10:220$520	+ 5.546	+ 10:316$140
Telegrammas	192.207	138:980$205	205.635	148:522$060	— 13.428	— 9:541$855
Armazenagens	. . . .	6:161$800	. . .	7:322$600	. . .	— 1:160$800
Commissão de 4 % pela arrecadação de impostos	. . . .	11:011$469	. . .	11:363$987	— 1	— 352$518
Trens especiaes	8	2:355$410	9	3:452$870	. . .	— 1:097$460
Aluguel de: estações e armazens	. . . .	61:200$000	. . .	62:250$000	. . .	— 1:050$000
Aluguel de: casas	. . . .	8:478$800	. . .	7:319$700	. . .	+ 1:159$100
Aluguel de: commodos para restaurantes e taxa sobre bandejas	. . . .	11:325$000	. . .	11:990$000	. . .	— 665$000
Aluguel de: carros, vagões e encerados á S. P. R. e Funilense	. . . .	15:153$550	. . .	26:400$170	. . .	— 11:246$620
Rendas diversas	. . . .	12:304$590	. . .	13:925$150	. . .	— 1:620$560
TOTAL	. . . .	14.084:384$064	. . .	14.557:478$997	. . .	— 473:094$933

Linhas de 1,^{m}00 — Secção Rio Claro

Verbas da receita	1908		1907		Differença em 1908	
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto
Viajantes	523.027 1/2	1.147:263$670	552.728 1/2	1.222:362$470	— 29.701	— 75:098$800
Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 (tons)	4.511	230.259$640	4.588	238:633$400	— 77	— 8:373$760
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros	7.316	24:772$020	7.117	24:659$120	+ 199	+ 112$900
Mercadorias { Café (tons)	179.436	4.474:992$540	197.728	6.032:908$240	— 18.292	— 1.557:915$700
Mercadorias { Diversas (tons)	182.148	2.236:792$970	164.268	2.301:470$220	+ 17.880	— 64:677$250
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas	13.186	29:743$730	10.533	15:541$060	+ 2.653	+ 14:202$670
Telegrammas	107.185	77:516$695	113.544	79:654$970	— 6.359	— 2:138$275
Armazenagens	. . . .	15:837$000	. . . .	17:463$900	. . . .	— 1:626$900
Commissão de 4 % pela arrecadação de impostos	. . . .	13:003$841	. . . .	14:000$656	. . . .	— 996$815
Trens especiaes	6	1:656$670	13	6:825$820	7	— 5:169$150
Aluguel de: estações e armazens	. . . .	3:900$000	. . . .	3:900$000	. . . .	. . . . . .
Aluguel de: casas	. . . .	550$000	. . . .	1:200$000	. . . .	— 650$000
Aluguel de: commodos para restaurantes e taxas sobre bandejas	. . . .	10:765$000	. . . .	11:015$000	. . . .	— 250$000
Aluguel de: vagões á E. F. Araraquara	. . . .	2:062$640	. . . .	1:603$920	. . . .	+ 458$720
Rendas diversas	. . . .	11:919$230	. . . .	12:226$690	. . . .	— 307$460
TOTAL	. . . .	8.281:035$646	. . . .	9.983:465$466	. . . .	— 1.702:429$820

As differentes verbas da receita, comparadas com o total, dão as seguintes relações por cento:

Verbas da receita	Linhas de 1,m60 e de 0,m60		Secção Rio Claro		Em geral	
	1908	1907	1908	1907	1908	1907
Viajantes	9,1	9,1	13,9	12,2	10,9	10,4
Bagagens e encommendas	2,3	2,2	2,8	2,4	2,5	2,3
Animaes	0,3	0,2	0,7	0,4	0,4	0,3
Mercadorias { Café	59,4	60,2	54,0	60,3	57,4	60,4
Mercadorias { Mercadorias	27,0	26,3	27,0	23,1	27,0	24,6
Telegrammas	1,0	1,0	0,9	0,8	1,0	1,0
Outras verbas	0,9	1,0	0,7	0,8	0,8	1,0
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

A receita, em 1908, proveniente do trafego de passageiros e mercadorias, póde ser assim distribuida:

Trafego proprio	das linhas de $1,^{m}60$ e de $0,^{m}60$.	797:154$400
	da Secção Rio Claro.	1.239:984$520
Trafego extranho	das linhas de $1,^{m}60$ e de $0,^{m}60$.	4.111:212$435
	da Secção Rio Claro.	5.907.454$425
Trafego em transito pela linha de 1m.60 com destino á e procedente	da Secção Rio Claro	4.451:561$900
	„ Companhia Mogyana. . . .	3.337:340$870
	„ „ Itatibense . . .	25:168$800
	„ „ Araraquara . . .	850:262$630
	„ „ Dourado. . . .	330:066$200
	do Ramal Ferreo Campineiro . .	55:369$630
	da Estrada de F. Funilense . .	14:311$290
Idem pela Secção Rio Claro com destino á e procedente	da Companhia Araraquara . . .	810:221$760
	„ „ Dourado	286:535$320
	„ E. de F. Sorocabana (Via Agudos)	2:046$010
	Total . . .	22.218:690$190

Todo o trafego, em 1908 das linhas que não pertencem á Companhia Paulista, em transito por ella, apenas concorreu com 5.713:322$510 ou 25,21 % da receita total da Companhia, no valor de 22.664:421$802.

Da importancia de 5.713:322$510 e da relação de 25,21 %, acima referidas, cabem á Companhia Mogyana 3.337:340$870 e 14,72 %.

Consta do seguinte quadro a receita média e por unidade de percurso, dos passageiros, bagagens e encommendas, animaes e mercadorias, nos dois ultimos annos.

	Linhas de 1,m60 e 0,m60				Secção Rio Claro				EM GERAL			
	RECEITA MÉDIA POR PASSAGEIRO, ANIMAL E TONELADA											
	Embarcado		Referido a 1 km.		Embarcado		Referido a 1 km.		Embarcado		Referido a 1 kM.	
	1908	1907	1908	1907	1908	1907	1908	1907	1908	1907	1908	1907
Passageiros	2$050	2$087	$042	$043,8	2$194	2$212	$039	$039	2$239	2$270	$041	$042
Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 .	35$029	39$770	$519	$591	51$044	52$013	$621	$620	44$423	49$070	$557	$603
Animaes das tabellas 10 e 11 .	2$109	2$142	$028	$029	2$659	2$221	$018	$011	2$687	2$277	$021	$020
Mercadorias { Café	19$716	16$893	$192	$185	24$939	30$511	$146	$199	27$078	28$072	$173	$190
Mercadorias { Diversas . . .	8$899	9$692	$107	$125	12$280	14$010	$084	$096	12$440	13$659	$097	$112

3.° Passageiros

A distribuição dos viajantes e da respectiva receita pelo trafego proprio ou interstacional, extranho e em transito em cada linha, é dada no seguinte quadro:

Natureza do trafego	1908				1907			
	1.ª Classe		2.ª Classe		1.ª Classe		2.ª Classe	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Linhas de 1m,60 e 0m,60								
Proprio ou entre as estações dessas linhas	57.970	148:601$740	317.391½	321:471$150	54.865	144:473$880	327.652	332:329$700
Extranho { Despachado	26.451½	258:195$640	48.493	247:689$690	25.407½	249:807$390	41.913	224:519$210
Extranho { Recebido	25.536½		41.579½		26.147		46.920½	
Em transito	40.927½	153:460$780	66.011½	150:651$990	41.273½	189:746$920	66.965½	174:279$140
Total	150.885½	560:258$160	473.475½	719:812$830	147.693	584:028$190	483.451	731:128$050
Linhas de 1m,00 — Secção Rio Claro								
Proprio ou entre as estações dessas linhas	88.745½	264:780$230	359.047½	506:763$170	91.452½	273:336$860	383.102½	538:799$230
Extranho { Despachado	11.841	175:312$260	24.402½	167:116$390	9.944	172:228$060	21.791½	205:211$470
Extranho { Recebido	9.812		20.315		11.950½		27.113	
Em transito	2.232½	12:700$690	6.631½	20:590$930	1.975	13:229$550	5.399½	19:557$300
Total	112.631	452:793$180	410.396½	694:470$490	115.322	458:794$470	437.406½	763:568$000

No ultimo decennio o numero e a receita dos passageiros transportados foi:

Vias Ferreas

Annos	1.ª Classe		2.ª Classe		Em Geral	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Bitolas de 1,^{m}60 e de 0,^{m}60						
1899	181.268	720:959$390	486.962½	874:136$960	668.230½	1.595:096$350
1900	176.714	714:422$590	473.988	812:123$010	650.702	1.526:545$600
1901	167.427	694:280$980	486.311	835:186$720	653.738	1.529:467$700
1902	158.215½	666:206$720	458.586	771:367$840	616.801½	1.437:574$560
1903	137.777½	584:007$600	424.902	702:056$520	562.679½	1.286:064$120
1904	135.519	575:480$830	410.909	637:868$070	546.428	1.213:348$900
1905	129.810	542:069$990	421.711	659:909$700	551.521	1.201:979$690
1906	127.720½	531:067$800	434.104½	683:298$540	561.825	1.214:366$340
1907	147.693	584:028$190	483.451	731:128$050	631.144	1.315:150$240
1908	150.885½	560:258$160	473.475	719:812$830	624.361	1.280:070$990
Bitola de 1,^{m}00 — Secção Rio Claro						
1899	115.869½	466:214$940	341.643	665:094$750	457.512½	1.131:309$690
1900	114.826½	469:680$870	351.195	656:409$170	466.021½	1.126:090$040
1901	111.596	465:124$940	404.427	742:478$910	516.123	1.207:603$850
1902	108.408	457:693$350	375.439	672:475$990	483.847	1.130:169$340
1903	94.281	400:120$610	340.206	605:398$010	434.487	1.005:518$620
1904	91.418½	393:098$110	328.921	571:195$910	420.339½	964:294$020
1905	92.547	395:511$010	362.375	645:930$120	454.922	1.041:441$130
1906	95.424	402:259$460	390.154	691:256$010	485.578	1.093:515$470
1907	115.322	458:794$470	437.406½	763:568$000	552.728½	1.222:362$470
1908	112.631	452:793$180	410.396½	694:470$490	523.027½	1.147:263$670

Via Fluvial

Na via fluvial o numero de passageiros foi:

Annos	Numero	Receita
1899	646	2:270$640
1900	682	2:783$420
1901	514	2:078$900
1902	183	735$230
1903	22	52$790

Todas as linhas

Annos	1.ª Classe		2.ª Classe		Em geral	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
1899	277.729 1/2	1.189:444$970	782.735 1/2	1.539:231$710	1.060.465	2.728:676$680
1900	271.792 1/2	1.186:886$880	781.107 1/2	1.468:532$180	1.052.900	2.655:419$060
1901	259.514	1.161:484$820	842.265 1/2	1.577:665$630	1.101.779 1/2	2.739:150$450
1902	246.440 1/2	1.124:635$300	792.198 1/2	1.443:843$830	1.038.639	2.568:479$130
1903	214.433 1/2	984:181$000	725.453	1.307:454$530	939.886 1/2	2.291:635$530
1904	208.932	968:578$940	704.840	1.209:063$980	913.772 1/2	2.177:642$920
1905	204.810 1/2	937:581$000	744.984	1.305:839$820	949.794 1/2	2.243:420$820
1906	202.294	933:328$260	774.735	1.374:554$550	977.029	2.307:882$810
1907	242.469	1.042:822$660	875.358 1/2	1.494:696$050	1.117.827 1/2	2.537:518$710
1908	242.874	1.013:051$340	841.207 1/2	1.414:283$320	1.084.081 1/2	2.427:334$660

4.º — Immigrantes

Foi a Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes que iniciou em 1882, o transporte gratuito, para o interior, dos immigrantes e suas bagagens.

Adquirindo, em 1892, as linhas da Rio Claro Railway Company, começou immediatamente, nessas linhas, a fazer gratuitamente esse transporte que até então era pago pelo Governo.

Desde que inaugurou o transporte gratuito de immigrantes, em novembro de 1882, tem a Companhia Paulista, até 31 de dezembro de 1908, transportado em suas linhas ferreas e fluviaes 570.024 immigrantes, que, se tivessem pago as respectivas passagens de segunda classe, produziriam a receita total de 2.569:267$240.

O seguinte quadro discrimina, por annos, o numero de immigrantes transportados e a receita correspondente que deixou de ser cobrada pela Companhia.

ANNOS	Numero de immigrantes transportados	Receita que deixou de ser cobrada pela Companhia
1883 (1)	2.836	9:822$390
1884	2.699	8:987$500
1885	4.633	13:960$520
1886	2.177	8:174$440
1887	16.231	46:430$720
1888	64.836	185:170$270
1889	18.981	59:976$840
1890	18.767	61:705$790
1891	59.747	171:811$700
1892	23.671	94:220$230
1893	21.404	105:782$420
1894	17.019	76:339$080
1895	71.093	369:156$900
1896	33.286	167:937$060
1897	43.082	234:239$500
1898	20.439	103:792$300
1899	12.087	72:427$500
1900	9.812	49:554$700
1901	32.617	183:258$700
1902	17.232	99:358$900
1903	4.291	21:130$580
1904	10.061	53:303$020
1905	23.212	133:737$120
1906	10.619	85:287$690
1907	11.989	64:035$760
1908	17.201	89:645$610
	570.024	2.569:267$240

(1) Comprehende tambem os mezes de novembro e dezembro de 1882.

Os dados de 1908 são assim discriminados:

Linhas	Numero de immigrantes transportados	Receita que deixou de ser cobrada
Linhas de 1m,60 e de 0m,60. . .	9.098	23:953$470
Secção Rio Claro	8.103	65:692$140

Discriminando os dados do primeiro quadro pelas diversas linhas, temos:

Annos	Linhas de 1m,60 e de 0m,60		Secção Rio Claro		Via Fluvial	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
1883	2.836	9:822$390	. .	. . . . .	. .	. . . . .
1884	2.699	8:987$500	. .	. . . . .	. .	. . . . .
1885	4.633	13:960$520	. .	. . . . .	. .	. . . . .
1886	2.177	8:174$440	. .	. . . . .	. .	. . . . .
1887	16.231	46:061$180	. .	. . . . .	168	369$540
1888	64.836	182:980$270	. .	. . . . .	756	2:190$000
1889	18.981	57:629$840	. .	. . . . .	378	2:347$000
1890	18.767	60:275$790	. .	. . . . .	532	1:430$000
1891	59.747	167:493$700	. .	. . . . .	763	4:318$000
1892	23.671	67:643$850	6.050	24:844$380	376	1:732$000
1893	21.404	67:770$160	8.766	36:860$840	195	1:151$420
1894	17.019	51:413$320	5.820	24:779$290	21	146$470
1895	71.095	264:589$200	21.281	101:779$900	421	2:787$800
1896	33.286	111:685$970	11.674	54:679$530	132	1:571$560
1897	43.082	163:092$170	14.642	70:689$200	153	458$130
1898	20.439	71:828$600	6.163	31:713$100	23	250$600
1899	12.087	50:013$500	4.560	21:862$800	53	551$200
1900	9.812	28:064$900	4.088	21:489$800	. .	. . . . .
1901	32.617	121:417$600	11.531	61:841$100	. .	. . . . .
1902	17.232	63:524$100	6.770	35:854$800	. .	. . . . .
1903	4.291	15:316$280	1.549	5:814$300	. .	. . . . .
1904	10.061	33:182$320	3.261	20:120$700	. .	. . . . .
1905	23.212	84:963$860	10.031	48:773$260	. .	. . . . .
1906	2.764	15:245$990	7.855	70:041$700	. .	. . . . .
1907	6.042	15:738$580	5.947	48:297$180	. .	. . . . .
1908	9.098	23:953$470	8.103	65:692$140	. .	. . . . .
	549.119	1.802:829$500	138.071	745:134$020	3.971	19:303$720

5.º — Animaes, bagagens e ecommendas

A distribuição dos animaes, bagagens e encommendas pelo trafego proprio, extranho e em transito, em cada linha, é a seguinte:

Animaes das tabellas 11 e 10

Natureza do trafego	1908				1907			
	Nos trens de passageiros		Nos trens de cargas		Nos trens de passageiros		Nos trens de cargas	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Linhas de 1,m60 e 0,m60								
Proprio	2.483	4:711$200	1.231	607$800	2.553	4:888$400	408	383$700
Extranho — Despachado	1.560	10:539$810	4.600	11:787$750	1.434	9:107$720	2.722	9:525$430
Extranho — Recebido	866		3.272		909		3.432	
Em transito	2.092	6:625$790	4.008	8:141$110	2.255	7:303$230	1.003	311$390
Total	7.001	21:876$800	13.111	20:536$660	7.151	21:299$350	7.565	10:220$520
Linha de 1,m00 — Secção Rio Claro								
Proprio	5.456	14:431$000	9.581	13:825$100	5.383	14:749$600	8.214	11:750$000
Extranho — Despachado	891	9:909$380	3.274	15:918$630	891	9:241$450	538	3:791$060
Extranho — Recebido	841		331		712		1.773	
Em transito	128	431$640	. . .	. . . . .	131	668$070	8	. . . .
Total	7.316	24:772$020	13.186	29:743$730	7.117	24:669$120	10.533	15:541$060

Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9

Natureza do trafego	Linhas de 1,m60 e de 0,m60				Linhas de 1,m00 — Secção Rio Claro			
	1908		1907		1908		1907	
	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita
Proprio	1.945.053	49:709$500	2.027.215	53:374$800	2.962:426	100:548$300	3.034.611	102:391$300
Extranho — Despachado	1.716.051	133:179$160	1.283.484	127:941$360	646.536	115:942$950	612.825	121:691$940
Extranho — Recebido	1.312.735		1.334.546		706.444		753.163	
Em transito	4.377.767	144:710$780	3.576.021	145:635$110	195.912	13:768$390	187.455	14:550$160
Total	9.351.606	327:599$440	8.221.266	326:951$270	4.511.318	230:259$640	4.588.054	238:633$400

9351.606

13.862.924

6.º — Mercadorias

A distribuição das mercadorias pelo trafego proprio, extranho e em transito, em cada linha, é a seguinte:

Natureza do trafego	1908				1907			
	CAFÉ		DIVERSOS		CAFÉ		DIVERSOS	
	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita
Linhas de 1,m60 e de 0,m60								
Proprio . . .	1.434.361	10:320$900	44.401.109	204:688$990	2.186.736	18.242$300	44.065.991	219:911$300
Extranho {Desp.do	63.266.640	1.943:552$940	31.133.493	1.209:596$650	70.425.760	2.057:064$460	93.561.427	1.236:987$100
Extranho {Rec.do	185.546		98.784.655		554.943		24.127.620	
Em transito .	401.928.149	6.408:438$470	253.251.772	2.390:731$400	445.642.024	6.688:803$630	233.110.836	2.370:296$290
Total .	466.814.696	8.362:312$310	427.571.029	3.805:017$040	518.809.463	8.764:110$390	394.865.874	3.827:194$690
Linhas de 1,m00. — Secção Rio Claro								
Proprio . . .	7.114.972	38:999$810	52.739.422	241:442$680	8.088.406	44:606$800	47.637.739	228:883$630
Extranho {Desp.do	137.985.855	3.643:877$420	49.136.058	1.735:726$070	154.440.744	4.967:139$200	36.302.390	1.782:619$890
Extranho {Rec.do	147.786		63.345.791		206.970		62.197.475	
Em transito .	34.187.781	792:105$310	16.926.376	259:634$220	34.991.694	1.021:162$240	18.130:531	289:966$700
Total .	179.436.394	4.474:982$540	182.147.647	2.236:802$970	197.727.816	6.032:908$240	164.268.135	2.301:470$220

Constam do seguinte quadro as quantidades de animaes, bagagens, encommendas transportadas e as respectivas receitas no ultimo decennio.

ANNOS	Animaes das tabellas 10 e 11		Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9		Mercadorias	
	Numero	Receita	Quantidade em toneladas	Receita	Quantidade em toneladas	Receita
			Bitolas de 1,m60 e 0,m60			
1899	14.724	38:856$480	7.519	369:418$880	636.410	11.200:077$620
1900	19.311	44:164$920	7.471	361:490$700	642.551	11.963:948$090
1901	12.122	31:450$620	7.640	362:179$770	847.038	14.541:734$980
1902	8.686	27:697$790	7.492	347:329$720	794.641	12.682:068$310
1903	8.848	25:730$260	7.442	308:260$630	714.577	9.955:358$750
1904	13.220	25:624$750	6.951	288:853$940	696.136	9.107:530$760
1905	14.622	23:937$430	7.097	287:613$590	681.645	8.724:661$505
1906	13.697	23:654$100	8.369	323:101$650	936.436	13.253:461$910
1907	14.716	31:519$870	8.221	326:951$270	913.675	12.591:305$080
1908	20.112	42:413$460	9.352	327:599$440	894.386	12.167:329$350
			Bitola de 1,m00 — Secção Rio-Claro			
1899	15.401	56:868$040	3.655	202:001$650	174.185	5.417:686$200
1900	20.090	70:034$930	3.815	201:316$000	191.724	5.620:250$870
1901	12.993	45:224$170	4.163	215:456$300	273.625	8.165:129$640
1902	8.397	33:163$830	3.901	207:740$240	271.603	8.008:020$670
1903	9.831	35:836$790	3.222	175:299$440	231.158	6.511:877$390
1904	14.790	33:151$050	3.240	[illegible]7:639$380	228.858	6.013:592$160
1905	20.356	39:197$540	3.493	187:498$820	243.031	6.509:733$355
1906	18.469	34:594$280	4.046	217:986$830	346.939	10.493:274$720
1907	17.650	40:200$180	4.588	238:633$400	361.996	8.334:378$460
1908	20.502	54:515$750	4.511	230:259$640	361.584	6.711:785$510
			Via fluvial			
1899	109	101$690	35	2:084$650	16.881	354:897$370
1900	102	179$950	44	2:431$680	17.044	366:331$890
1901	71	203$080	36	1:836$640	15.851	318:352$840
1902	6	3$700	12	555$520	9.474	203:947$410
1903	1	$800	2	78$430	714	7:547$770

Todas as linhas

ANNOS	Animaes das tabellas 10 e 11		Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9		Mercadorias	
	Numero	Receita	Quantidade em toneladas	Receita	Quantidade em toneladas	Receita
1899	26.542	95:826$210	9.996	573:405$180	660.728	16.972:661$190
1900	31.819	114:379$800	10.162	565:238$380	676.812	17.950:533$850
1901	21.963	76:877$870	10.607	579:472$110	883.992	23.025:217$460
1902	15.955	60:865$320	10.215	555:525$480	832.798	20.894:036$390
1903	17.056	61:567$850	9.666	483:638$500	749.148	16.474:783$910
1904	24.420	58:775$800	9.123	466:493$320	733.522	15.121:122$920
1905	29.638	63:134$970	9.477	475:112$410	725.400	15.234:374$860
1906	26.985	58:248$380	10.989	541:088$480	983.642	23.746:736$630
1907	31.490	71:720$050	11.526	565:584$670	975.783	20.925:683$540
1908	36.072	96:929$210	12.558	557:859$080	959.742	18.879:114$860

Considerando separadamente o café, temos:

ANNOS	Quantidade em			Receita total	Receita média por		
	Toneladas	Saccos de 60 kilos	Arrobas		Tenelada embarcada	Tonelada kilometro	Arroba kilometro
			Bitolas de $1,^{m}60$ e de $0,^{m}60$				
1899 . . .	309.639	5.160.650	20.642.600	7.661:302$740	24$743	$258,2	$003,9
1900 . . .	337.793	5.629.890	22.519.561	8.260:966$880	24$456	$258,3	$003,9
1901 . . .	504.351	8.405.855	33.623.422	10.500:875$810	20$820	$222,1	$003,3
1902 . . .	435.877	7.264.614	29.058.455	8.620:830$400	19$778	$211,4	$003,2
1903 . . .	376.062	6.267.696	25.070.784	6.417:155$590	17$064	$193,5	$002,9
1904 . . .	359.130	5.985.498	23.941.992	5.667:729$940	15$782	$180,8	$002,7
1905 . . .	349.794	5.829.907	23.319.629	5.488:044$460	15$690	$178,8	$002,7
1906 . . .	580.532	9.675.530	38.702.118	9.726:098$030	16$753	$175,3	$002,6
1907 . . .	518.809	8.646.824	34.587.297	8.764:110$390	16$893	$184,7	$002,8
1908 . . .	466.815	7.780.245	31.120.980	8.362:312$310	17$913	$192,4	$002,9
			Bitola de $1,^{m}00$ — Secção Rio Claro				
1899 . . .	87.306	1.455.100	5.820.402	3.773:562$710	43$222	$306,3	$004.5
1900 . . .	97.683	1.628.056	6.512.224	3.838:199$870	39$292	$284,0	$004,3
1901 . . .	165.359	2.755.980	11.023.920	6.174:000$750	37$337	$250,6	$003,7
1902 . . .	157.501	2.625.012	10.500.047	5.868:230$380	37$258	$246,5	$003,7
1903 . . .	119.592	1.993.209	7.972.836	4.554:883$140	38$087	$250,4	$003,7
1904 . . .	110.680	1.844.666	7.378.669	4·164:812$120	37$629	$261,9	$003,9
1905 . . .	121.818	2.030.308	8.121.234	4.781:892$990	39$254	$253,1	$003,8
1906 . . .	217.902	3.631.694	14.526.775	8.534:948$800	39$168	$259,7	$003,9
1907 . . .	197.728	3.295.347	13.181.388	6.032:908$240	30$511	$199,3	$002,9
1908 . . .	179.436	2.990.607	11.962.428	4.474:982$540	24$939	$146,5	$002,2

ANNOS	Quantidade em			Receita total	Receita média por		
	Toneladas	Saccos de 60 kilos	Arrobas		Tonelada embarcada	Tonelada kilometro	Arroba kilometro
Via Fluvial							
1899 . . .	9.721	162.021	648.085	273:568$200	28$142	$233,1	$003,5
1900 . . .	10.476	174.601	698.405	290:622$670	28$696	$235,8	$003,5
1901 . . .	8.931	148.857	595.427	238:548$620	26$710	$209,9	$003,1
1902 . . .	3.324	55.407	221.628	147:055$300	44$240	$491,0	$007,4
1903 . . .	69	1.155	4.620	2:941$660	42$633	$512,7	$007,7
Todas as linhas							
1899 . . .	309.822	5.163.692	20.654.769	11.708:433$650	37$791	$271,3	$004,1
1900 . . .	338.453	5.640.882	22.563.528	12.389:789$420	36$607	$266,1	$004,5
1901 . . .	505.430	8.423.838	33.695.354	16.913:425$180	33$463	$231,5	$003,5
1902 . . .	436.198	7.269.960	29.079.841	14.636:116$080	33$554	$225,6	$003,4
1903 . . .	302.863	6.381.059	25.524.238	10.974:980$390	28$665	$213,7	$003,2
1904 . . .	365.803	6.096.711	24.386.842	9.832:542$060	26$879	$208,1	$003,1
1905 . . .	356.396	5.939.928	23.759.714	10.269:937$450	28$816	$207,1	$003,0
1906 . . .	590.797	9.846.617	39.386.467	18.261:046$830	30$909	$206,3	$003,1
1907 . . .	527.107	8.785.117	35.140.466	14.797:018$630	28$072	$190,4	$002,9
1908 . . .	474.083	7.901.383	31.605.532	12.837:294$850	27$078	$173,5	$002,6

A seguir encontra-se um quadro com o "Movimento Geral da Estatistica do Anno de 1908", discriminando por estação as quantidades e respectivas receitas dos diversos productos ou generos transportados pela Companhia Paulista, bem como os mesmos elementos citados correspondendo ao trafego em transito.

O movimento de café, total transportado até Jundiahy pela Companhia Paulista, nas cinco ultimas safras, consta do seguinte quadro:

Procedencias	De 1 de Julho de 1903 a 30 de Junho de 1904		De 1 de Julho de 1904 a 30 de Junho de 1905		De 1 de Julho de 1905 a 30 de Junho de 1906		De 1 de Julho de 1906 a 30 de Junho de 1907		De 1 de Julho de 1907 a 30 de Junho de 1908	
	Toneladas	Saccas de 60 kilos	Toneladas	Saccas de 60 kilos	Toneladas	Saccas de 60 kilos	Toneladas	Saccas de 60 kilos	Toneladas	Saccas de 60 kilos
C. P. das linhas de 1,m60 e 0,m60	49.047	817.444	56.837	947.275	44.191	736.524	127.117	2.118.620	42.681	711.357
C. P. da Secção Rio Claro	78.532	1.308.874	87.781	1.463.074	94.410	1.573.503	214.838	3.580.639	103.281	1.721.350
C. P. da Via Fluvial	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total das linhas pertencentes á Companhia Paulista	127.579	2.126.318	144.621	2.410.340	138.601	2.310.027	341.955	5.699.259	145.962	2.432.707
Do Ramal Ferreo Campineiro	3.706	61.766	6.091	101.515	3.277	54.617	12.698	211.641	3.317	55.280
Da Companhia Itatibense	1.988	33.141	4.648	77.463	2.484	41.398	8.617	143.621	3.334	55.571
" " Araraquara	8.844	147.396	11.411	490.180	17.388	289.797	39.933	665.552	19.430	323.838
" " Dourado	4.539	75.652	6.437	107.289	4.718	78.636	21.030	350.496	5.309	88.488
" " Funilense	—	—	—	—	106	1.768	374	6.239	85	1.409
Total da zona da Companhia Paulista	146.656	2.444.273	173.208	2.886.796	166.574	2.776.243	424.608	7.076.808	177.437	2.957.293
Da Companhia Mogyana	168.314	2.805.238	192.419	3.206.977	176.725	2.945.423	345.327	5.755.446	162.624	2.710.396
Total que transitou pelas linhas da Companhia Paulista	314.970	5.249.511	365.627	6.093.773	343.299	5.721.666	769.935	12.832.254	340.061	5.667.689
Total entrado em Santos pela S. Paulo Railway	—	6.397.441	—	7.423.002	—	6.982.855	—	15.392.170	—	7.203.809
Relação do café transportado pela Companhia Paulista para o total entrado em Santos	—	82 %	—	82 %	—	82 %	—	83 %	—	79 %

Diversas mercadorias

O movimento nos ultimos cinco annos das cargas de importação, que assim temos chamado áquellas que são recebidas da S. Paulo Railway em Jundiahy, consta do seguinte quadro:

PARA	1904	1905	1906	1907	1908
	TONELADAS				
As estações das linhas de 1m.60 o de 0.m60 . .	78.609	72.636	86.292	87.014	89.174
As estações da Secção Rio Claro	38.715	41.302	51.948	54.669	54.969
As estações da Via Fluvial	—	—	—	—	—
Todas as estações da Companhia Paulista . .	117.234	113.938	138.240	141.683	144.143
As estações do R. Ferreo Campineiro	1.620	2.774	1.857	1.408	1.090
As estações da E. de F. Funilense	—	240	1.022	346	459
As estações da Companhia Itatibense	2.271	2.392	3.582	2.955	2.701
As estações da Companhia E. F. Araraquara. . .	4.932	5.505	7.559	8.841	8.156
As estações da Companhia Mogyana	89.641	91.942	101.937	100.090	97.383
As estações da Companhia Dourado	1.598	2.731	2.557	3.079	2.883
TOTAL GERAL . .	217.386	219.522	256.754	258.402	256.815

Consta dos seguintes quadros a procedencia do café importado nos dois ultimos annos nas linhas ferreas da Companhia Paulista.

Bitolas de $1^m,60$ e de $0^m,60$

ESTAÇÕES	1908				1907			
	Quantidade			Receita	Quantidade			Receita
	Recebida kilos	Despachada Kilos	Despachada Saccas		Recebida kilos	Despachada Kilos	Despachada Saccas	
Jundiahy	20.395	470	8	54$870	18.628	2.363	39	281$840
Louveira	42	469.557	7.826	1:781$400	39	761.615	12.693	2:898$565
Rocinha	60	1.877.935	31.299	10:254$980	35	2.438.345	40.638	13:271$800
Vallinhos	120	4.003.881	66.731	29:389$240	164	5.003.299	83.388	36:523$920
Campinas	15.921	3.631.384	60.523	38:801$430	229.731	6.263.523	104.392	71:616$270
Boa Vista	44	336.402	5.607	2:852$030	338	277.863	4.631	2:107$250
Rebouças	614	659.740	10.996	7:676$560	1.130	921.627	15.360	9:705$250
Nova Odessa	—	177.007	2.950	2:774$790	66	71.201	1.187	1:278$300
Villa Americana	2.244	118.221	1.970	1:633$840	4.723	132.776	2.213	1:375$510
Tahú	—	201.746	3.362	3:496$380	—	352.663	5.878	6:938$040
Limeira	1.420	4.867.198	81.120	112:088$390	137.712	5.950.466	99.174	138:266$090
Cordeiro	232	1.848.737	30.812	45:759$630	732	1.988.269	33.138	50:557$420
Santa Gertrudes	138.404	2.292.817	38.214	63:139$510	157.928	2.299.271	38.321	63:213$970
Rio Claro	170	1.364.604	22.744	39:381$410	152	1.994.734	33.246	53:878$230
Remanso	316	772.261	12.871	20:876$060	25	1.215.658	20.261	32:515$980
Araras	2.755	1.898.609	31.643	53:772$650	1.681	1.795.338	29.922	50:028$420
Loreto	—	6.016	100	196$180	—	147.906	2.465	4:142$230
Elihu Root	263	1.978.646	32.977	60:011$780	307	2.878.978	47.983	87:709$290
São Bento	—	2.049.638	34.160	65:374$420	—	1.825.408	30.423	56:513$140
Leme	1.392	2.694.433	44.907	88:085$710	—	3.258.452	54.308	106:243$740
Souza Queiroz	—	1.183.377	19.723	37:886$270	60	1.427.440	23.791	44:425$670
Pirassununga	338	2.867.745	47.796	103:427$170	290	3.092.678	51.545	110:774$620
Porto Ferreira	120	4.286.876	71.448	163:954$460	303	3.998.004	66.633	152:897$170
Descalvado	366	4.323.617	72.060	172:586$690	627	3.900.336	65.006	153:208$670
Emas	—	62.284	1.038	2:099$690	—	162.162	2.703	5:969$500
Baguassú	—	1.396.464	23.275	49:653$660	—	1.537.497	25.625	57:394$540
Santa Silveria	41	3.759.471	62.658	146:442$570	150	3.939.469	65.658	153:532$980
Santa Cruz	—	2.384.344	39.739	94:853$950	—	2.102.396	35.040	83:641$710
Santa Veridiana	—	3.494.855	58.248	140:861$900	—	2.741.473	45.691	110:563$790
Tombodouro	112	894.422	14.907	35:569$670	60	903.188	15.053	35:920$980
Santa Rita	177	5.440.119	90.669	221:584$200	62	3.841.653	64.028	156:503$790
São Miguel	—	159.030	2.651	6:427$650	—	279.614	4.660	11:303$340
Pantano	—	1.283.227	21.387	52:351$570	—	1.694.896	28.248	69:570$480
Aurora	—	1.915.868	31.931	78:773$130	—	3.411.935	56.866	140:532$160
Somma	185.546	64.701.001	1.078.350	1.953:873$840	—	72.612.496	1.210.207	2.075:306$760
De outras linhas para as estações ou extranho recebido								
Rio Claro	—	159.252	2.654	—	—	509.106	8.485	—
Comp.ª Mogyana	—	4.140	69	—	—	3.721	62	—
„ R. F. Campineiro	—	254	4	—	—	601	10	—
„ Funilense	—	—	—	—	—	—	—	—
„ Itatibense	—	12.997	217	—	—	7.731	129	(1) —
„ E. F. Araraquara	—	782	13	—	—	2.691	45	—
„ „ „ Sorocabana	—	8.005	133	—	—	1.537	26	—
„ „ „ Dourado	—	116	2	—	—	29.385	490	—
„ „ „ Bragantina	—	—	—	—	—	171	3	—
Somma	—	185.546	3.092	—	—	554.943	9.250	—
De outras linhas para outras linhas ou em transito								
Rio Claro	—	137.817.586	2.296.960	3.128:251$410	—	153.928.137	2.565.469	3.215:092$440
Comp.ª Mogyana	—	222.279.160	3.704.653	2.369:815$640	—	244.605.329	4.076.756	2.606:221$430
„ R. F. Campineiro	—	4.412.190	73.537	47:041$030	—	7.136.626	118.945	76:097$530
„ Funilense	—	80.572	1.343	858$820	—	155.854	2.598	1:661$360
„ Itatibense	—	3.152.098	52.535	8:386$520	—	4.856.767	80.946	12:921$170
„ E. F. Araraquara	—	24.583.317	409.722	609:417$100	—	23.297.007	388.283	533:234$790
„ „ „ Dourado	—	9.603.226	160.054	244:657$950	—	11.662.304	194.372	243:574$910
Somma	—	401.928.149	6.698.804	6.408:428$470	—	445.642.024	7.427.369	6.688:803$630
TOTAL GERAL	185.546	466.814.696	7.780.246	8.362:302$310	554.943	518.809.463	8.646.826	8.764:110$390

Bitola de 1,m00 — Secção Rio Claro

Estações	1908 Quantidade Recebida kilos	1908 Quantidade Despachada Kilos	1908 Quantidade Despachada Saccas	1908 Receita	1907 Quantidade Recebida kilos	1907 Quantidade Despachada Kilos	1907 Quantidade Despachada Saccas	1907 Receita
Rio Claro	25.258	7.896	132	738$960	22.136	13.711	229	802$360
Morro Grande	513	1.101.489	18.358	3:415$580	—	1.661.281	27.688	11:137$840
Ferraz	—	56	1	1$200	—	11.817	197	52$990
Corumbatahy	58	1.094.190	18.237	6:087$480	65	1.932.339	32.206	23:023$120
Annapolis	—	1.720.748	28.679	14:287$560	70	2.815.271	46.921	40:983$450
Oliveiras	—	580.299	9.672	5:144$690	—	1.158.587	19.310	16:784$180
Visconde do R. Claro	—	159.892	2.665	1:799$060	—	564.264	9.404	12:162$990
Colonia	—	916.581	15.276	11:933$540	60	1.576.285	26.271	31:450$520
São Carlos	56.715	1.779.084	29.651	27:034$220	92.929	2.948.536	49.142	68:398$560
Visconde Pinhal	730	3.000.423	50.007	47:448$340	31	3.587.825	59.797	86:230$770
Fortaleza	35.546	1.702.359	28.372	33:099$390	48.254	2.480.424	41.340	69:005$850
Ouro	8.195	2.318.156	38.636	50:537$640	—	1.761.671	29.361	45:483$530
Araraquara	101	5.661.418	94.357	133:024$340	304	6.080.428	101.340	192:554$470
Americo Brasiliense	55	2.280.384	38.006	50:273$040	3.335	2.326.530	38.776	74:498$680
Santa Lucia	6.000	3.161.472	52.691	67:03[illegible]$100	17	3.226.402	53.773	103:989$830
Rincão	180	1.032.741	17.213	23:966$810	180	688.801	11.480	18:843$710
Motuca	42	198.430	3.307	1:222$260	50	222.779	3.713	1:190$020
Hammond	240	2.812.806	46.880	89:272$800	540	2.992.786	49.880	111:426$910
Guariba	49	2.667.562	44.460	84:506$960	165	2.981.741	49.696	109:538$470
Corrego Rico	—	1.661.155	27.686	54:307$940	—	1.843.797	30.730	70:967$400
Jaboticabal	455	4.024.551	67.076	141:590$550	760	3.849.266	64.154	131:718$570
Gramminha	—	1.340.062	22.334	19:605$950	—	1.337.718	22.295	17:607$850
Ibitirama	—	5.630.158	93.836	197:460$770	—	6.015.107	100.252	214:054$880
Tayuva	122	4.351.214	72.520	155:315$670	—	2.786.251	46.437	109:920$750
Andes	28	2.169.038	36.151	78:229$610	—	2.083.113	34.718	84:858$540
Bebedouro	881	6.269.188	104.486	251:667$370	15	5.164.791	86.080	214:326$440
Babylonia	—	1.513.579	25.226	27:861$160	—	2.143.966	35.733	53:225$300
Floresta	10.077	1.535.450	25.591	29:030$020	—	2.986.863	49.781	78:414$610
Canchin	—	666.736	11.112	13:026$160	—	601.143	10.019	17:027$990
Capão Preto	—	1.169.621	19.493	20:164$620	—	866.513	14.442	16:576$790
Agua Vermelha	38	2.274.518	37.909	44:264$600	—	2.483.408	41.390	66:254$450
Ararahy	—	630.122	10.502	13:106$480	—	799.537	13.326	21:415$390
Alfredo Ellis	—	941.196	15.686	22:537$860	—	783.398	13.057	27:088$920
Santa Eudoxia	—	1.699.756	28.330	42:538$120	64	1.248.320	20.805	38:161$310
Angico	—	92.945	1.549	1:554$760	—	229.850	3.831	5:451$090
Monjolinho	6	1.626.071	27.101	27:279$520	32.160	1.677.336	27.956	42:152$070
Jacaré	—	1.015.515	16.925	19:659$100	2.590	2.223.945	37.066	57:811$740
Ribeirão Bonito	24	2.469.761	41.163	51:087$080	37	3.368.479	56.141	99:957$910
Morro Pellado	153	1.410.582	23.510	19:381$150	—	2.208.248	36.804	44:340$120
Campo Allegre	317	1.440.069	24.001	25:311$000	—	2.237.902	37.298	52:261$950
Brotas	120	739.803	12.330	12:113$190	2.110	2.209.858	36.831	60:508$540
Espraiado	—	1.592.335	26.539	27:613$750	—	1.749.884	29.165	44:717$480
Torrinha	—	2.454.660	40.911	45:265$640	17	3.826.405	63.773	107:221$570
Ventania	81	2.020.449	33.674	39:856$700	—	1.882.438	31.374	47:616$760
Dous Corregos	222	3.507.091	58.452	74:152$300	188	3.616.239	60.271	120:540$940
Mineiros	—	467.873	7.798	10:026$040	—	632.483	10.541	19:285$800
Banharão	—	810.944	13.516	18:869$420	—	951.707	15.862	33:173$080
Jahú	64	29.205.091	486.752	709:454$680	261	34.066.149	567.769	1.118:272$150
Saldanha Marinho	—	552.270	9.204	12:071$700	—	1.133.022	18.884	36:171$070
Capim Fino	—	1.282.122	21.369	29:355$790	—	1.409.441	23.491	46:842$130
Falcão Filho	—	769.134	12.819	18:661$280	—	1.050.712	17.512	31:755$660
Campos Salles	—	346.171	5.770	8:684$780	25	466.447	7.774	18:833$820
Iguatemy	—	611.459	10.191	15:067$950	—	959.610	15.994	28:671$260
Ayrosa Galvão	—	548.943	9.149	9:535$000	—	521.180	8.686	18:652$630
Pederneiras	—	2.233.858	37.231	64:444$040	—	2.678.726	44.645	97:561$100
Piatan	—	9	—	5$300	—	6.386	106	12$100
S. Paulo dos Agudos	53	561.228	9.354	18:103$370	239	760.267	12.671	23:438$750
Taperão	—	1.757.102	29.285	55:754$630	—	1.572.271	26.204	53:064$570
Itaquá	—	312.703	5.212	8:202$830	—	290.735	4.846	7:192$690
Batalha	—	76.847	1.281	4:996$900	—	63.844	1.064	211$010
Piratininga	—	1.157.782	19.296	33:746$030	300	1.436.707	23.945	52:880$450
Guatapará	18	5.636.318	93.939	158:855$330	—	5.939.795	98.997	220:641$750
Guarany	—	3.168.508	52.808	96:668$710	22	3.170.800	52.847	118:426$360
Martinho Prado	1.445	4.317.760	71.963	139:690$710	—	4.130.428	68.841	150:546$770
Barrinha	—	1.267.920	21.132	43:428$950	—	498.704	8.312	20:482$410
Macuco	—	64.151	1.069	1:936$800	20	83.321	1.389	2:598$780
Pitangueiras	—	2.316.099	38.602	84:293$860	—	1.286.635	21.444	50:892$610
Cascalho	—	301.111	5.018	4:440$740	—	63.146	1.052	91$900
Pontal	—	893.813	14.896	32:206$990	26	101.383	1.690	289$540
Total	147.786	145.100.827	2.418.347	3.683.313.170	206.970	162.529.152	2.708.819	5.011.746$000

De outras linhas para as estações ou extranho recebido

Estações	1908 Recebida kilos	1908 Despachada Kilos	1908 Despachada Saccas	1908 Receita	1907 Recebida kilos	1907 Despachada Kilos	1907 Despachada Saccas	1907 Receita
Bitolas de 1,m60 e 0,m60	—	1.284	21	—	—	852	14	—
E. F. Araraquara	—	95.845	1.597	—	—	110.513	1.842	—
E. F. Dourado	—	47.658	794	—	—	94.522	1.575	—
Mogyana	—	2.732	46	—	—	285	5	—
Sorocabana e Ituana	—	208	3	—	—	738	12	—
Itatibense	—	—	—	—	—	—	—	—
R. F. Campineiro	—	—	—	—	—	60	1	—
Sorocabana (via Agudos)	—	59	1	—	—	—	—	—
Total	—	147.786	2.462	—	—	206.970	3.449	—

De outras linhas para outras linhas ou em transito

Estações	1908 Recebida kilos	1908 Despachada Kilos	1908 Despachada Saccas	1908 Receita	1907 Recebida kilos	1907 Despachada Kilos	1907 Despachada Saccas	1907 Receita
E. F. Araraquara	—	24.584.122	409.735	579:545$860	—	23.299.890	388.331	652:848$360
E. F. Dourado	—	9.603.359	160.056	212:133$510	—	11.691.779	194.863	368:312$060
Sorocabana (via Agudos)	—	—	—	—	—	25	1	1$820
Total	—	34.187.481	569.791	791:679$370	—	34.991.694	583.195	1.021:162$240
Total geral	147.786	179.436.094	2.990.600	4.474:992$540	206.970	197.727.816	3.295.463	6.032:908$240

Serviço de baldeação

O movimento havido nas estações baldeadoras da Companhia Paulista nos dois ultimos annos foi o seguinte:

Em Campinas, entre a Paulista e a Mogyana	1908	1907
Toneladas de café	222.285	244.613
„ „ outras mercadorias procedentes da Mogyana	34.301	23.222
Toneladas de outras mercadorias para a Mogyana	102.464	103.262
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	2.790	2.215
Animaes das tabellas 10 e 11	3.483	2.232
Carros e carroças	42	31
Passageiros de 1.ª classe	23.173	24.524
„ „ 2.ª classe	35.230½	36.370

Em Rio Claro, entre as linhas de 1.ᵐ60 e 1.ᵐ00 da Companhia Paulista:

	1908	1907
Toneladas de café	172.168	189.430
„ „ outras mercadorias procedentes das linhas de 1.ᵐ00	51.690	38.222
Toneladas de outras mercadorias para as linhas de 1.ᵐ00	72.370	72.236
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	1.305	1.283
Animaes das tabellas 10 e 11	4.540	3.012
Carros e carroças	3	35
Passageiros de 1.ª classe	20.861½	20.546
„ „ 2.ª classe	43.348½	45.499

Em Louveira, entre a Paulista e a Itatibense:

	1908	1907
Toneladas de café	3.190	4.865
„ „ outras mercadorias procedentes da Itatibense	1.013	600
Toneladas de outras mercadorias para a Itatibense	3.601	3.927
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	600	389
Animaes das tabellas 10 e 11	805	641
Carros e carroças	2	6
Passageiros de 1.ª classe	4.072½	3.936½
„ „ 2.ª classe	8.747	9.336½

Em Campinas, entre a Paulista e o Ramal Ferreo Campineiro, sendo este o unico serviço de baldeação que não é feito pelo pessoal da Companhia:

	1908	1907
Toneladas de café	4.412	7.138
„ „ outras mercadorias procedentes do Ramal Ferreo	130	108
Toneladas de outras mercadorias pára o Ramal Ferreo	1.369	1.712
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	76.198	97
Animaes das tabellas 10 e 11	65	109
Carros e carroças	—	6
Passageiros de 1.ª classe	—	—
„ „ 2.ª classe	57	42

Em Campinas, entre a Paulista e a E. de F. Funilense:

	1908	1907
Toneladas de café	81	157
„ „ outras mercadorias procedentes da E. de F. Funilense	4.135	2.353
Toneladas de outras mercadorias para a E. de F. Funilense	571	404
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	67	59
Animaes das tabellas 10 e 11	20	29
Carros e carroças	—	—
Passageiros de 1.ª classe	106	107
„ „ 2.ª classe	48½	57½

Em Ribeirão Bonito, entre a Paulista e a E. de F. do Dourado:

	1908	1907
Toneladas de café	9.652	11.786
„ „ outras mercadorias procedentes da Dourado	937	763
Toneladas de outras mercadorias para a Dourado	3.884	5.161
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	172	178
Animaes das tabellas 10 e 11	324	262
Carros e carroças	3	4
Passageiros de 1.ª classe	898	2.563½
„ „ 2.ª classe	2.488	6.613

Em Porto Ferreira, entre a linha de 1,^{m}60 e a de Santa Rita, de 0,^{m}60, ambas da Companhia Paulista:

	1908	1907
Toneladas de café	6.435	4.744
„ „ outras mercadorias procedentes da linha de Santa Rita	252	205
Toneladas de outras mercadorias para a linha de Santa Rita	3.231	3.581
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	177	158
Animaes das tabellas 10 e 11	100	249
Carros e carroças	3	2
Passageiros de 1.ª classe	3.092½	3.377
„ „ 2.ª classe	5.147½	5.404½

Em Descalvado, entre a linha de 1,^{m}60 e a Descalvadense, de 0,^{m}60, ambas da Companhia Paulista:

	1908	1907
Toneladas de café	3.358	5.370
„ „ outras mercadorias procedentes da Descalvadense	41	54
Toneladas de outras mercadorias para a Descalvadense	1.695	1.118
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	28	25
Animaes das tabellas 10 e 11	31	48
Carros e carroças	—	—
Passageiros de 1.ª classe	293½	307
„ „ 2.ª classe	721½	1.006

Em S. Paulo dos Agudos entre a Paulista e a E. de F. Sorocabana:

	1908	1907
Toneladas de café	1	0,7
„ „ outras mercadorias procedentes da Sorocabana	10	22
Toneladas de outras mercadorias para a Sorocabana	39	27
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	20	26
Animaes das tabellas 10 e 11	—	—
Carros e carroças	—	—
Passageiros de 1.ª classe	—	9
„ „ 2.ª classe	—	89

Em Araraquara não se faz baldeação de cargas entre a Paulista e a E. de F. de Araraquara, porque, sendo ambas da mesma bitola, existe trafego reciproco de vagões entre as duas Companhias.

Foram considerados passageiros em baldeação sómente os portadores de bilhetes em trafego mutuo de uma linha para outra.

3.° — Despesa

A despesa da Companhia foi:

em 1908	10.416:979$838
em 1907	10.327:340$869
Differença para mais em 1908 . . .	89:638$969

Comparação da despesa da Companhia nos dois ultimos annos

Linhas	1908	1907	Differença em 1908	
			para mais	para menos
Linhas de 1m,60 e de 0m,60	5.384:086$140	5.604:418$584	. . . . . .	220:332$444
Linhas de 1m,00. — **Secção Rio Claro** . . .	4.584:389$913	4.187:582$826	396:807$087	. . . . . .
Todas as linhas	9.968:476$053	9.792:001$410	176:474$643	. . . . . .
Escriptorio Central	448:503$785	535:339$459	. . . . . .	86:835$674
Total Geral . . .	10.416:979$838	10.327:340$869	89:638$969	. . . . . .

A despesa geral da Companhia a começar de 1872, data da inauguração do trafego, consta do seguinte quadro:

Annos	Despesa	Differença por cento	
		para mais	para menos
1872	186:262$224		
1873	259:823$154	48,8	
1874	283:510$724	5,0	
1875	365:360$766	28,7	
1876	484:649$218	32,6	
1877	567:156$781	17,0	
1878	687:074$060	21,1	
1879	747:796$839	8,8	
1880	771:861$267	3,2	
1881	877:816$909	13,7	
1882	918:392$621	4,6	
1883	1.119:230$851	21,8	
1884	1.267:930$192	13,2	
1885	1.155:201$514	—	8,8
1886	1.266:121$925	9,6	
1887	1.256:820$448	—	0,7
1888	1.361:457$781	8,3	
1889	1.746:114$388	28,2	
1890	1.597:997$615	—	8,5
1891	2.510:912$371	57,1	
1892	4.920:252$529	95,9	
1893	6.180:472$486	25,6	
1894	5.601:166$385	—	9,3
1895	6.822:049$974	21,7	
1896	9.193:917$367	34,7	
1897	9.894:766$943	7,5	
1898	10.070:984$850	1,7	
1899	9.310:469$827	—	12,0
1900	9.132:355$850	—	1,9
1901	9.897:085$933	8,3	
1902	11.303:315$242	14,2	
1903	9.571:201$900	—	15,3
1904	9.241:364$907	—	3,4
1905	8.698:431$263	—	5,8
1906	8.659:739$026	—	0,4
1907	10.327:340$869	16,1	
1908	10.416:979$838	0,9	

Até 1897 estão incluidas nas despesas as verbas de juros e descontos e de imposto de dividendos.

As despesas de custeio em 1908 são assim distribuidas em pessoal, material e contas pelos diversos departamentos do serviço:

Verbas de despesa	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Linhas de 1m,60 e de 0m,60				
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado	204:907$885	7:719$486	1:829$500	214:456$871
Trafego	1.011:320$325	109:659$191	48:199$068	1.169:178$584
Telegrapho	163:129$160	23:863$919	3:299$100	190:292$179
Locomoção	1.032:451$855	1.368:882$469	25:333$100	2.426:667$424
Linhas e Edificios	638:590$980	556:889$032	88:606$160	1.284:086$172
Aluguel de carros, vagões e encerados	—	—	26:145$670	26:145$670
Contadoria Central	—	—	40:029$290	40:029$290
Indemnisação por avaria ou extravio de mercadorias	—	—	142$850	142$850
Indemnisação por animaes mortos na linha	—	—	—	—
Impostos	—	—	660$000	660$000
Annuncios, sellos e telegrammas	—	—	816$400	816$400
Despesas judiciaes	—	—	203$200	203$200
Taxa de exgottos e consumo d'agua em diversas estações	—	—	10:494$050	10:494$050
Diversas outras despesas	—	—	20:913$450	20:913$450
Total	3.050:400$205	2.067:014$097	266:671$838	5.384:086$140

Verbas de despesa	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Secção Rio Claro				
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado . . .	204:907$885	7:719$467	1:829$500	214:456$852
Trafego	917:271$195	103:624$328	3:109$160	1.024:004$683
Telegrapho	122:484$200	19:724$552	—	142:208$752
Locomoção	800:726$115	1.150:618$645	9:731$450	1.961:076$210
Linhas e Edificios	799:264$530	386:699$881	15:574$690	1.201:539$101
Aluguel de carros, vagões e encerados	—	—	1:606$000	1:606$000
Contadoria Central	—	—	21:584$490	21:584$490
Indemnisação por avaria ou extravio de mercadorias .	—	—	—	—
Indemnisação por animaes mortos na linha	—	—	—	—
Impostos	—	—	—	—
Annuncios, sellos e telegrammas	—	—	95$800	95$800
Despesas judiciaes	—	—	—	—
Taxa de exgottos e consumo d'agua em diversas estações.	—	—	7:579$045	7:579$045
Diversas outras despesas	—	—	10:238$980	10:238$980
Total	2.844:653$925	1.668:386$873	71:349$115	4.584:389$913

Verbas de despesa	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Todas as linhas				
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado . . .	409:815$770	15:438$953	3:659$000	428:913$723
Trafego.	1.928:591$520	213:283$519	51:308$228	2,193:183$267
Telegrapho	285:613$360	43:588$471	3:299$100	332:500$931
Locomoção	1.833:177$970	2.519:501$114	35:064$550	4.387:743$634
Linhas e Edificios	1.437:855$510	943:588$913	104:180$850	2.485:625$273
Aluguel de carros, vagões e encerados	—	—	27:751$670	27:751$670
Contadoria Central	—	—	61:613$780	61:613$780
Indemnisação por avaria ou extravio de mercadorias .	—	—	142$850	142$850
Indemnisação por animaes mortos na linha	—	—	—	—
Impostos	—	—	660$000	660$000
Annuncios, sellos e telegrammas	—	—	912$200	912$200
Despesas judiciaes	—	—	203$200	203$200
Taxa de exgottos e consumo d'agua em diversas estações.	—	—	18:073$095	18:073$095
Diversas outras despesas	—	—	31:152$430	31:152$430
Total	5.895:054$130	3.735:400$970	338:020$953	9.968:476$053

As despesas de pessoal e material no ultimo quinquennio, constam do seguinte quadro:

Annos	Bitolas de 1m,60 e 0m,60		Secção Rio Claro		Via Fluvial		Todas as linhas	
	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material
1904...	3.208:370$678	1.621:030$273	2.867:107$652	1.119:599$388	—	—	6.075:478$330	2.740:629$661
1905...	3.004:620$295	1.496:555$000	2.700:089$915	1.176:584$656	—	—	5.704:710$210	2.673:139$656
1906...	2.829:511$090	1.550:576$723	2.660:085$780	1.059:376$479	—	—	5.489:596$870	2.609:953$202
1907...	3.062:150$000	2.369:784$374	2.809:321$490	1.299:065$766	—	—	5.871:471$490	3.668:850$140
1908...	3.050:400$205	2.067:014$097	2.844:653$925	1.668:386$873	—	—	5.895:054$130	3.735:400$970

Os seguintes quadros mostram a receita e despesa, o saldo ou deficit do custeio e o coefficiente do trafego ou a relação por cento da despesa para a receita nas diversas linhas da Companhia Paulista desde 1872, em que foi entregue ao trafego o seu primeiro trecho de linha.

Annos	Receita	Despesa	Saldo	Deficit	Coefficiente do trafego
Bitolas de 1m,60 de e 0m,60					
1872	311:101$740	182:152$194	128:949$540	—	59
1873	648:360$351	248:903$619	399:450$732	—	38
1874	748:441$087	274:841$219	473:599$868	—	36
1875	885:431$432	357:490$141	527:941$291	—	40
1876	1.120:363$974	474:299$977	646:063$997	—	42
1877	1.465:561$433	543:806$325	921:755$108	—	37
1878	1.915:581$380	667:300$460	1.248:280$920	—	35
1879	2.018:700$150	715:719$411	1.302:980$739	—	35
1880	1.827:706$860	697:327$639	1.130:379$221	—	38
1881	2.190:852$950	839:408$371	1.351:444$579	—	38
1882	2.523:613$355	892:453$480	1.631:159$875	—	35
1883	2.557:794$150	1.061:730$660	1.496:063$490	—	42
1884	2.585:623$870	1.058:942$610	1.526:681$260	—	41
1885	2.804:399$110	1.105:021$370	1.699:377$740	—	39
1886	2.971:615$360	1.211:639$070	1.759:975$190	—	41
1887	2.912:461$460	1.205:377$230	1.707:084$230	—	41
1888	3.546:332$750	1.291:035$930	2.255:296$820	—	36
1889 [1]	4.233:308$210	1.552:791$531	2.710:516$679	—	36
1890	4.901:834$943	1.312:593$400	3.859:241$540	—	27
1891 [2]	6.227:245$700	2.153:950$545	4.073:295$155	—	35
1892 [3]	6.987:211$590	3.462:766$235	3.524:445$355	—	49
1893 [4]	7.181:475$770	3.877:399$269	3.304:076$501	—	54
1894	9.508:352$815	3.564:072$602	5.944:280$213	—	37
1895 [5]	11.632:689$350	4.141:977$084	7.490:712$266	—	36
1896 [6]	13.132:281$453	5.554:535$891	7.577:745$562	—	42
1897 [7]	14.465:422$010	5.911:364$501	8.554:057$509	—	40
1898	13.407:406$310	6.380:774$986	7.026:631$324	—	47
1899 [8]	13.858:179$413	5.787:191$920	8.070:987$493	—	42
1900 [9]	14.484:307$790	5.488:979$395	8.995:328$395	—	38
1901	17.130:305$400	5.404:587$089	11.725:718$311	—	31
1902 [10]	15.155:286$540	6.607:240$399	8.548:046$141	—	44
1903 [11]	12.172:625$600	5.174:561$242	6.998:064$358	—	43
1904 [12]	10.915:163$510	4.997:179$766	5.917:983$744	—	46
1905 [13]	10.504:797$147	4.615:697$775	5.889:099$372	—	44
1906 [14]	15.100:430$568	4.593:845$518	10.506:585$050	—	30
1907	14.557:478$997	5.604:418$584	8.953:060$413	—	38
1908	14.084:384$064	5.384:086$140	8.700:297$924	—	38

[1] Comprehende a despesa extraordinaria de 25:080$862 reis.
[2] Em 1.º de março foi adquirida a linha de Santa Rita e em 1.º de abril a Descalvadense e comprehende a despesa extraordinaria de 184:665$905 reis.
[3] Comprehende a despesa extraordinaria de 105.792$515 réis
[4] » » » » » 28.975$500 »
[5] » » » » » 205:139$210 »
[6] » » » » » 748:618$040 »
[7] » » » » » 262:423$726 »
[8] » » » » » 176:129$852 »
[9] » » » » » 51:108$700 »
[10] » » » » » 1.277:203$746 »
[11] » » » » » 79:982$223 »
[12] » » » » » 314:879$002 »
[13] » » « » » 107:095$534 »
[14] » » » » » 9:372$418 »

Annos	Receita	Despesa	Saldo	Deficit	Coefficiente do trafego
		Secção Rio Claro			
1892 [1]	1.954:978$769	938:675$788	1.016:302$981	—	48
1893	2.791:158$190	1.576:562$829	1.214:595$361	—	56
1894	4.211:405$625	1.574:363$349	2.637:042$276	—	37
1895	5.358:959$580	2.170:176$887	3.188:782$703	—	40
1896 [2]	6.143:846$646	2.957:947$670	3.185:898$776	—	48
1897 [3]	7.295:013$070	3.300:148$538	3.994:864$532	—	45
1898 [4]	6.627:557$900	3.233:000$004	3.394:557$896	—	49
1899	6.938:672$410	3.047:374$851	3.891:297$559	—	44
1900	7.150:840$160	3.123:028$428	4.027:811$732	—	44
1901 [5]	9.784:048$840	4.023:011$590	5.761:037$250	—	41
1902 [6]	9.525:956$410	4.289:465$577	5.236:490$833	—	45
1903	7.877:761$270	4.153:408$958	3.724:352$312	—	53
1904 [7]	7.313:128$340	4.083:891$612	3.229:236$728	—	56
1905 [8]	7.898:738$470	3.914:750$698	3.983:987$772	—	50
1906 [9]	11.973:055$522	3.817:744$837	8.155:310$685	—	32
1907	9.983:465$466	4.187:582$826	5.795:882$640	—	42
1908	8.281:035$646	4.584:389$913	3.696:645$733	—	55

1) Só comprehende o periodo de abril a dezembro.
2) Comprehende a despesa extraordinaria de 68:202$930 réis
3) » » » » » 42:832$770 »
4) » » » » » 59:909$300 »
5) » » » » » 453:940$157 »
6) » » » » » 367:740$410 »
7) » » » » » 108:702$473 »
8) » » » » » 22:262$185 »
9) » » » » » 20:707$730 »

Via Fluvial

Annos	Receita	Despesa	Saldo	Deficit	Coefficiente do trafego
1890	132:886$662	180:723$228	—	47:836$562	136
1891	199:107$760	224:127$574	—	25:019$814	113
1892	205:697$400	304:381$408	—	98:684$008	148
1893	172.424$240	334:138$585	—	161:714$345	174
1894	190:336$580	271:053$945	—	80:717$365	142
1895	228:898$000	247:880$003	—	18:983$003	108
1896	338:897$560	272:961$392	65:936$168	—	80
1897 [1]	314:703$590	277:043$035	37:660$555	—	88
1898	338:806$800	310:294$590	28:512$360	—	42
1899	368:518$580	318:025$570	50:493$010	—	86
1900	379:770$940	322:491$879	57:279$061	—	85
1901	331:288$700	274:860$424	56:428$276	—	83
1902 [2]	209:625$080	222:912$593	—	13:287$513	106
1903 [3]	8:545$260	36:077$891	—	27:532$631	422

1) Comprehende a despesa extraordinaria de 5:082$140 réis
2) » » » » » 8:593$299 »
3) O serviço da via fluvial foi supprimido a 30 de abril.

O seguinte quadro demonstra a discriminação da despesa de custeio, em 1908 e 1907, por differentes unidades.

Unidades	Linhas de 1m,60 e de 0m,60		Linhas de 1m,60 Secção Rio Claro		Em geral	
	1908	1907	1908	1907	1908	1907
Trem kilometro . « .	4$867	5$336	3$007	2$880	3$787	3$901
Vehiculo de 4 rodas . . .	$230	$249	$154	$159	$188	$199
Tonelada de peso util . .	$059	$063	$066	$063	$062	$063

Só foram considerados os serviços retribuidos.

A despesa do Escriptorio Central em S. Paulo, foi partilhada em partes eguaes pelas linhas de 1m,60 e de 1m,00.

Deixamos de incluir a despesa média por passageiros e por tonelada kilometro de mercadorias, por quanto não dispomos de dados para precisal-a de modo acceitavel.

A determinação do peso util a que se referem os coefficientes supra indicados, consta dos quadros de utilização dos trens e vehiculos no transporte retribuido de viajantes e mercadorias.

Reclamações

Linhas de 1m,60 e 0m,60

O total das reclamações pagas por avarias ou extravio de bagagens, encommendas, animaes e mercadorias foi de 142$850 no trafego extranho.

Secção Rio Claro

Não houve reclamações.

Os algarismos mencionados dão a ideia clara do modo correcto pelo qual é feito o serviço da Companhia Paulista, patenteando a solicitude e dedicação dos dignos Chefes do Trafego da S. Paulo Railway e Paulista e do pessoal que lhes é subordinado.

Despesa

As despesas totaes em 1908 da Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado, se distribuem do seguinte modo pelas tres repartições:

Repartições	Linhas de 1,m60 e de 0,m60				Secção Rio Claro				Em geral			
	Pessoal	Material	Contas	Total	Pessoal	Material	Contas	Total	Pessoal	Material	Contas	Total
Inspectoria Geral.	24:090$000	326$460	1:829$500	26:245$960	24:090$000	326$458	1:829$500	26:245$958	48:180$000	652$918	3:659$000	52:491$918
Contadoria . . .	124:469$505	4:939$271	. . . .	129:408$776	124:469$505	4:939$264	. . . .	129:408$769	248:939$010	9:878$535	. . . .	258:817$545
Almoxarifado . .	56:348$380	2:453$755	. . . .	58:802$135	56:348$380	2:453$745	. . . .	58:802$125	112:696$760	4:907$500	. . . .	117:604$260
Total . . .	204:907$885	7:719$486	1:829$500	214:456$871	204:907$885	7:719$467	1:829$500	214:456$852	409:815$770	15:438$953	3:659$000	428:913$723

A concentração de todo o serviço de escripta na Contadoria, de preferencia a deixal-o nas estações, continúa a dar o melhor resultado, contribuindo de modo sensivel para a diminuição do numero de erros.

Transcrevo o que a respeito consta do relatorio do Inspector da Contadoria Central das Estradas de Ferro no anno de 1908:

«O numero total de despachos
«elevou-se a 1.326.499
«apresentando um augmento de. . 8.371
«sobre os do anno anterior que fôra de 1.318.128
«assim distribuidos:

Companhias	Numero total de despachos	Enganos em despachos expedidos	
		Numero	Porcentagem
«S. Paulo Railway	662.678	166	0,025
Secção Bragantina	21.920	11	0,050
Paulista e S. Rio Claro.	264.301	17	0,006
Ramal Ferreo Campineiro. . . .	4.439	1	0,022
Itatibense	11.218	1	0,008
Mogyana e ramaes	264.871	10	0,003
Araraquara e prolong. a Rio Preto	20.175	2	0,010
Dourado	7.876	4	0,050
Sorocabana Railway , ...	63.276	8	0,012
E. F. Funilense.	5.745	1	0,017
Total	1.326.499	221	

O numero de erros que fôra em 1907 de . . 341 baixou
em 1908 a 221

ou menos 120

Durante o anno de 1908 foram impressos na Contadoria para fornecimento ás estações 903.220 bilhetes de passageiros, sendo:

Para as estações das linhas de 1m,60 e 0m,60 396.240
« « « da Secção Rio Claro 506.980

Pessoal

Não houve alteração no quadro do pessoal. O Contador é digno de louvor pelo zelo com que dirige todo o serviço a seu cargo.

Durante o anno de 1908 a média do pessoal encarregado dos serviços da Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado foi de 126 empregados, assim distribuidos:

Inspectoria Geral

Inspector Geral	1	
Secretario	1	
Continuo	1	3

Contadoria

Contador	1	
Ajudante do Contador	1	
Auxiliar	1	
Caixa	1	
Ajudante do Caixa	1	
Pagador	1	
Chefes de secção	5	
Escripturarios e Praticantes	58	
Agente em Jundiahy S. P. R.	1	
Ajudante	1	
Encarregados da escripta de carros, vagões e encerados	4	
Apontadores de carros, vagões e encerados	3	
Impressor de bilhetes	1	
Continuos	4	83

Almoxarifado

Almoxarife	1	
Chefe de deposito	1	
Escripturarios	18	
Praticantes	1	
Feitor	1	
Conferentes	1	
Armazenistas	5	
Trabalhadores	12	40
		126

III

Trafego

Movimento

I

Percurso Kilometros dos Trens

	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908
Bitola de 1,m60										
Viajantes .	416.757	370.056	376.545	397.112	436.997	440.279	438.490	424.769	473.015	507.704
Mixtos . .	100.924	81.056	71.782	68.304	61.216	45.732	17.280	16.740	46.922	78.050
Cargas . .	392.217	443.198	533.682	473.993	414.099	431.593	446.768	580.449	530.792	517.775
Serviço . .	37.355	46.100	44.778	48.308	49.224	62.578	54.494	48.220	55.593	71.816
Lastro . .	—	—	—	—	—	—	7.118	2.713	3.129	5.692
	948.253	949.410	1.026.787	987.717	961.536	980.182	964.150	1.072.891	1.109.451	1.181.037
Secção Rio Claro										
Viajantes .	409.714	396.912	390.944	407.753	519.600	594.385	561.697	541.077	557.762	557.733
Mixtos . .	120.729	131.241	165.058	174.808	146.682	102.744	176.864	180.856	188.126	191.868
Cargas . .	452.617	475.326	612.524	620.731	656.110	663.207	544.580	706.958	800.999	849.288
Serviço . .	87.706	77.580	112.158	113.166	133.405	116.477	83.864	91.070	133.680	114.393
Lastro . .	—	—	—	—	—	—	20.315	15.479	20.485	14.008
	1.070.766	1.081.089	1.280.684	1.316.458	1.455.797	1.476.813	1.387,320	1.535.440	1.701.052	1.727.290

Percurso Kilometros dos Trens

	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908
Descalvadense										
Viajantes .	—	—	—	—	—	—	—	392	588	28
Mixtos . .	10.248	10.248	10.276	10.248	10.234	10.328	10.220	9.884	10.248	10.240
Cargas . .	2.256	2.988	4.480	2.840	2.666	3.276	2.212	3.992	3.774	1.766
Serviçc . .	596	552	989	710	672	748	484	408	802	1.208
Lastro . .	—	—	—	—	—	—	184	244	—	42
	13.100	13.788	15.745	13.798	13.572	14.352	13.100	14.920	15.412	13.284
Santa Rita										
Viajantes .	19.845	19.771	19.710	19.744	19.710	19.791	19.720	19.116	20.116	20.161
Mixtos . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cargas . .	16.722	18.330	19.974	19.582	17.633	17.964	16.264	22.909	15.042	16.670
Serviço . .	4.302	14.995	11.169	5.175	3.460	3.997	3.814	2.974	3.156	1.779
Lastro . .	—	—	—	—	—	—	612	358	336	192
	40.869	53.096	50.853	44.501	40.803	41.752	40.410	45.357	38.650	38.802

II
Percurso dos vehiculos

TRENS	Kilometros percorridos pelos vehiculos					Percurso total	
	de viajantes	de breakes e Correio	de animaes	de Mercadorias		de vehiculos	de Eixos
				carregados	vasios		
Bitola de 1,m60							
Viajantes	3.798.708	1.822.546	190.727	—	—	5.811.981	11.391.489
Mixtos	305.743	—	—	733.361	236.238	1.275.342	2.499.670
Cargas	414.909	—	30.110	12.445.515	4.003.397	16.895.931	33.116.035
Serviço	54.095	—	—	555.498	537.251	1.146.844	2.247.810
Total em 1908	4.573.455	1.822.546	220.837	13.736.374	4.776.886	25.130.098	49.255.006
„ „ 1907	4.019.642	1.821.707	178.664	14.092.054	3.786.680	23.898.747	46.841.558
Differença „ 1908	+ 553.813	+ 839	+ 42.173	— 355.680	+ 990.206	+ 1.231.351	+ 2.413.446
Secção Rio Claro							
Viajantes	3.174.590	1.195.430	385.454	—	—	4.755.474	9.610.948
Mixtos	667.736	136.714	64	2.942.384	839.870	4.386.768	8.773.536
Cargas	211.882	—	32.646	16.871.764	4.788.894	21.905.186	43.810.372
Serviço	108.886	36	—	1.150.280	1.032.344	2.291.546	4.583.092
Total em 1908	3.963.094	1.332.180	418.164	20.964.428	6.661.108	33.338.974	66.677.948
„ „ 1907	3.830.848	1.314.092	332.658	19.281.682	6.045.560	30.804.840	61.609.680
Differença „ 1908	+ 132.246	+ 18.088	+ 85.506	+ 1.682.746	+ 615.548	+ 2.534.134	+ 5.068.268

TRENS	Kilometros percorridos pelos vehiculos					Percurso total	
	de viajantes	de breakes e Correio	de animaes	de Mercadorias carregados	de Mercadorias vasios	de vehiculos	de Eixos
Descalvadense							
Viajantes	56	—	—	—	—	56	112
Mixtos	35.056	—	324	32.938	5.366	73.684	147.368
Cargas	—	—	—	6.578	1.840	8.418	16.836
Serviço	616	—	—	1.340	1.197	3.153	6.306
Total em 1908	35.728	—	324	40.856	8.403	85.311	170.622
„ „ 1907	35.250	784	300	50.242	13.344	99.920	199.840
Differença „ 1908	— 478	— 784	+ 24	— 9.386	— 4.941	— 14.609	— 29.218
Santa Rita							
Viajantes	81.352	39.548	3.066	—	—	123.966	247.932
Mixtos	—	—	—	—	—	—	—
Cargas	1.188	—	—	131.694	75.390	208.272	416.544
Serviço	498	—	—	9.742	9.378	19.618	39.236
Total em 1908	83.038	39.548	3.066	141.436	84.768	352.856	703.712
„ „ 1907	83.802	39.400	3.322	138.775	62.805	326.104	656.208
Differença „ 1908	— 764	+ 148	— 256	+ 2.661	+ 21.963	+ 23.752	+ 47.504

Os seguintes quadros mostram em detalhe o percurso do material da Companhia Paulista na linha da S. Paulo Railway e o percurso do material dessa linha na bitola larga da Paulista.

CARROS

Material da Companhia Paulista, correndo na linha da S. Paulo Railway

Quantidade			Numero de logares			Logares — Kilometros			Importancia das taxas de logares kilometros	Demora em dias logares			Importancia das taxas de dias logares	Dias de multa	Importancia das multas	Total
1.ª classe	2.ª classe	Total	1.ª classe	2.ª classe	Total	1.ª classe	2.ª classe	Total		1.ª classe	2.ª classe	Total				
2.179	2.847	5.026	83.706	161.628	245.334	10.329 694	22.525.312	32.855.006	33:937$970	83.847	161.562	245.409	35:021$790	—	—	68:959$760
Material da S. Paulo Railway, correndo na linha da Companhia Paulista																
1.022	2.357	3.377	43.154	143.341	186.495	10.017.136	38.148.418	48.155.554	45:123$100	43.586	143.851	187.437	24:191$980	—	—	69:315$080

Conforme dispõe o contracto os vehiculos de correio e breakes de bagagem são considerados carros de 2.ª classe, com lotações de 50 logares os de 8 rodas e com a de 25 os de 4 rodas.

VAGÕES E ENCERADOS

Material da Companhia Paulista, correndo na linha da S. Paulo Railway

Discriminação	Quantidade	Percurso em kilometros	Importancia das taxas de percurso	Demora em dias	Importancia das taxas de demora	Dias de multa	Importancia das multas	TOTAL
Vagões de 4 rodas	21.868	4.668.612	84:035$030	124.139	127:958$100	823	4:115$000	216:108$139
» » 6 e 8 rodas	6.188	1.287.634	46:354$830	32.532	57:038$400	133	1:330$000	104:723$230
Encerados	17.999	—	—	122.143	24:428$600	1.650	825$000	25:253$600
Material da S. Paulo Railway, correndo na linha da Companhia Paulista								
Vagões de 4 rodas.	25.902	4.256.016	76:608$290	104.809	85:625$500	1.024	5:120$000	167:353$790
» « 6 e 8 rodas	10.898	1.925.144	69:305$170	44.291	77:941$000	463	4:630$000	151:876$170
Encerados	51.713	. . . . . .	. . . . . .	185.864	37:172$800	638	319$000	37:491$800

Transporte retribuido de viajantes, bagagens e encommendas, animaes e mercadorias e seus percursos.

Linhas de 1,m60 e de 0,m60

			1908	1907
Numero de viajantes	Embarcados	1.ª classe	150.885½	147.693
		2.ª classe	473.475½	483.451
		Em geral	624.361	631.144
	Referidos a 1 kilometro	1.ª classe	9.570.583½	9.320.439½
		2.ª classe	20.469.630	20.684.047½
		Em geral	30.040.213½	30.004.487
Percurso kilometrico medio de um viajante		1.ª classe	63,4	63,1
		2.ª classe	43,3	42,8
		Em geral	48,2	47,5
Numero de animaes das tabellas 10 e 11		Embarcados	20.112	14.716
		Referidos a 1 kilometro	1.534.830	1.051.017
Percurso kilometrico médio de 1 animal			76,3	71,4
Quantidade de kilos de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9		Embarcados	9.351.606	8.221.266
		Referidos a 1 kilometro	631.430.110	553.453.884
Percurso kilometrico medio de um kilo de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9			67,5	67,3
Numero de toneladas de mercadorias	Embarcadas	Café	466,815	518.809
		Diversas	427,571	394.866
		Em geral	894.386	913.675
	Referidas a 1 kilometro	Café	43.452.487	47.450.375
		Diversas	35.352.806	30.655.971
		Em geral	78.805.293	78.106.347
Percurso kilometrico medio de 1 tonelada		Café	93,1	91,5
		Diversas	82,7	77,6
		Em geral	88,1	85,5

		1908	1907

Peso util transportado em toneladas — kilometro

		1908	1907
Viajantes a 500 kilos por um		15.020.107	15.002.244
Bagagens, encommendas e animaes da tabella 9		631.430	553.454
Animaes das tabellas 10 e 11 a 100 kilos por um		153.483	105.102
Mercadorias		78.808.663	78.106.347
Total do peso util transportado em toneladas kilometro		94.613.683	93.767.147

Secção Rio Claro

		1908	1907
Numero de viajantes — Embarcados	1.ª classe	112.631	115.322
	2.ª classe	410.396½	437.406½
	Em geral	523.027½	552.728½
Numero de viajantes — Referidos a 1 kilometro	1.ª classe	8.082.019½	7.300.239½
	2.ª classe	21.288.225½	23.639.504
	Em geral	29.370.245	30.939.743½
Percurso kilometrico medio de 1 viajante	1.ª classe	71,8	63,3
	2.ª classe	51,9	54,1
	Em geral	56,2	55,9
Numero de animaes das tabellas 10 e 11	Embarcados	20.502	17.650
	Referidos a 1 kilometro	3.068.383	2.469.292
Percurso kilometrico medio de um animal		149,7	139,9
Quantidade de kilos de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	Embarcados	4.511.318	4.588.054
	Referidos a 1 kilometro	370.583.783	384.680.111
Percurso kilometrico medio de 1 kilo de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9		82,1	82,8

			1908	1907
Numero de toneladas de mercadorias	Embarcadas	Café	179.436	197.728
		Diversas	182.148	164.268
		Em geral	361.584	361.996
	Referidos a 1 kilometro	Café	(1) 30.549.033	(2) 30.281.097
		Diversas	26.725.929	24.054.251
		Em geral	57.274.962	54.335.348
Percurso kilometrico medio de 1 tonelada de		Café	170.3	153.1
		Diversas	146.7	146.4
		Em geral	158.4	150.1

Peso util transportado em toneladas — kilometro

	1908	1907
Viajantes a 500 kilos por um	14.685.122	15.469.872
Bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	370.584	384.680
Animaes das tabellas 10 e 11 a 100 kilos por um	306.838	246.929
Mercadorias	57.278.000	54.335.348
Total do peso util transportado em toneladas kilometro	72.640.544	70.436.829

Todas as linhas

			1908	1907
Numero de Viajantes	Embarcados	1.ª classe	242.874	242.469
		2.ª classe	841.207½	875.358½
		Em geral	1.084.081½	1.117.827½
	Referidos a 1 kilometro	1.ª classe	17.652.603	16.620.679
		2.ª classe	41.757.855½	44.323.551½
		Em geral	59.410.458	60.944.230½

(1) Sendo 24.384.857 no trecho de concessão federal e 6.164.177 no de concessão estadoal.
(2) Sendo 24.549.578 no trecho de concessão federal e 5.731.517 no de concessão estadoal.

			1908	1907
Percurso kilometrico medio de 1 viajante		1.ª classe	72,7	68,6
		2.ª classe	49,6	50,6
		Em geral	54,8	54,5
Numero de animaes das tabellas 10 e 11		Embarcados	36.072	31.490
		Referidos a 1 kilometro	4.603.213	3:520.309
Percurso kilometrico medio de um animal			127,7	111,8
Quantidade de kilos de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9		Embarcados	12.558.000	11.526.000
		Referidos a kilometro	1.002.013.893	938:133.995
Percurso kilometrico medio de 1 kilo de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9			79,8	81,3
Numero de toneladas de mercadorias	Embarcadas	Café	474.083	527.107
		Diversas	485.659	448.676
		Em geral	959.742	975.783
	Referidas a 1 kilometro	Café	74.001.520	77.731.473
		Diversas	62.078.735	54.710.222
		Em geral	136.080.225	132.441.695
Percurso kilometro medio de 1 tonelada de		Café	156,1	147,5
		Diversas	127,8	121,9
		Em geral	141,8	135,7

Peso util transportado em toneladas — kilometro

	1908	1907
Viajantes a 500 kilos por um	29.705.229	30.472.115
Bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	1.002.014	938.134
Animaes das tabellas 10 e 11 a 100 kilos por um	460.321	352.031
Mercadorias	136.086.663	132.441.695
Total do peso util transportado em toneladas kilometro	167.254.227	164.203.975

As despesas totaes da divisão do Trafego, em 1908 se discriminam do seguinte modo pelas diversas verbas.

Verbas		Pessoal	Material	Contas	Total
Linhas de 1,m60 e 0,m60					
Administração		84:184$935	3:331$371	—	87:516$306
Trens		149:009$020	45:526$003	—	194:535$023
Estações		778:126$370	60:801$817	48:199$068	887:127$255
Telegrapho	Estações	142:214$330	11:076$472	2:900$900	156:191$702
	Conservação das linhas e apparelhos	20:914$830	12:787$447	398$200	34:100$477
TOTAL		1.174:449$485	133:523$110	51:498$168	1.359:470$763

Verbas	Pessoal	Material	Contas	Total
Secção Rio Claro				
Administração	84:184$935	3:331$364	—	87:516$299
Trens	153:784$660	33:146$723	—	186:931$383
Estações	679:301$600	67:146$211	3:109$160	749:557$001
Telegrapho — Estações	107:587$620	8:014$103	—	115:601$723
Telegrapho — Conservação das linhas e apparelhos	14:896$580	11:710$449	—	26:607$029
Total	1.039:755$395	123:348$880	3:109$160	446:213$435
Todas as linhas				
Administração	168:369$870	6:662$735	—	175:032$605
Trens	302:793$680	78:672$726	—	381:466$406
Estações	1.457:427$970	127:948$058	51:308$228	1.636:684$256
Telegrapho — Estações	249:801$950	19:090$575	2:900$900	271:793$425
Telegrapho — Conservação das linhas e apparelhos	35:811$410	24:497$896	398$200	60:707$506
Total	2.214:204$880	256:871$990	54:607$328	2.525:684$198

As despesas da divisão do trafego, inclusive Telegrapho, dão nos dois ultimos annos, as seguintes medias, considerando somente os transportes retribuidos:

UNIDADES	Linhas de 1,60 e de 0,60		Secção Rio Claro		Em geral	
	1908	1907	1908	1907	1908	1907
Trem kilometro	1$179	1$161	$729	$721	$919	$904
Vehiculo „ de 4 rodas.	$056	$054	$037	$040	$045	$046
Tonelada „ de peso util.	$014	$013	$016	$016	$015	$014

Telegrapho

Não houve maior alteração no serviço dos telegraphos.

Transmissões telegraphicas

Os telegrammas transmittidos durante o anno de 1908, constam do seguinte quadro:

	Em 1908		
	Numero de		Receita
	Telegrammas	Palavras	
Linhas de 1,m60 e de 0,m60			
No trafego proprio. . . .	53.640	703 193	45:212$135
No trafego extranho . . .	101.456	1.369.901	71:366$560
No trafego em transito. .	33.752	461.370	22:401$510
Total	188.848	2.534.464	138:980$205
Em serviço	247.099	8.518.965	—
Total geral	435.947	11.053.429	—
Secção Rio Claro			
No trafego proprio. . . .	41.980	536.114	32:744$805
No trafego extranho . . .	58.207	800.361	39:953$780
No trafego em transito. .	7.098	98.363	4:818$110
Total	107.285	1.434.838	77:516$695
Em serviço	302.866	9.613.874	—
Total geral	410.151	11.048.712	—

A receita proveniente do telegrapho, no ultimo decennio, foi :

ANNOS	RECEITA			
	Bitolas de 1,m60 e 0,m60	Secção Rio Claro	Via Fluvial	Todas as linhas
1898 . .	132:692$570	59:744$530	3:063$310	195:500$410
1899 . .	124:351$420	53:686$830	2:873$030	180:911$280
1900 . .	136:924$810	58:904$950	3:618$650	199:448$410
1901 . .	146:155$650	64:909$840	4:301$020	215:366$510
1902 . .	141:685$260	65:100$840	1:273$130	208:059$230
1903 . .	131:883$600	64:417$700	131$500	196:434$800
1904 . .	139:635$830	71:278$550	—	210:914$380
1905 . .	136:396$770	70:088$880	—	206:485$650
1906 . .	152:845$450	78:107$530	—	230:952$980
1907 . .	148:522$060	79:654$970	—	228:177$030
1908 . .	138:980$205	77:576$695	—	216:496$900

Serviço telephonico

Sobre o serviço de telephones cumpre mencionar a collocação de um apparelho communicando S. Carlos com Campinas, utilizando as proprias linhas telegraphicas. Foram estabelecidos além desse mais alguns apparelhos communs.

6.° Pessoal

O Dr. Henrique Burnier, digno chefe do Trafego, continúa a prestar os mais relevantes serviços á Companhia Paulista.

A media do pessoal em serviço, durante o anno de 1908 foi de 1.447 pessoas, assim discriminada:

	Linha de 1,m60 e 0,m60	Secção Rio Claro	TOTAL	
			1908	1907
Chefe	1	—	1	1
Ajudantes	2	1	3	2
Auxiliares, escripturarios, ajudantes e praticantes	15	14	29	30
Conservação da linha telegraphica e apparelhos	5	5	10	11
Chefe de estações e ajudantes	44	78	122	123
Telegraphistas e praticantes	104	106	210	206
Bilheteiros, conferentes, escripturarios, ajudantes, praticantes e porteiros	187	65	252	262
Manobradores, mensageiros, portadores, vigias e trabalhadores	490	186	676	685
Guardas porteiros	15	3	18	19
Guardas ajudantes e praticantes de trens	59	67	126	126
Total	922	525	1.447	1.465

(1) Comprehende todo o pessoal em serviço nas estações baldeadoras de Louveira, Campinas, Rio Claro, Porto Ferreira e Descalvado.
(2) Comprehende o pessoal da estação baldeadora de Ribeirão Bonito.

IV

Linha, Edificios e Construcção

Continúa á testa desta importante divisão, prestando com inexcedivel dedicação e muita intelligencia, os melhores serviços á Companhia, o distincto collega Dr. Alberto de Mendonça Moreira.

Passo a transcrever, em sua integra, o minucioso e bem elaborado relatorio que me foi apresentado por aquelle habil profissional, onde se acham reunidas as mais detalhadas informações sobre tudo quanto concerne a essa divisão do serviço.

Illm. Snr.

Tenho a honra de passar ás mãos de V. S. o relatorio da Linha, referente ao anno de 1908.

Ao Illmo. Snr.
Dr. Francisco Paes Leme de Monlevade
M. D. Inspector Geral

Alberto de Mendonça Moreira,
Chefe da Linha.

Linha

Extensão

A extensão de linhas a conservar, durante o anno de 1908, foi:

	km.		
Linha principal . .	1.057,971	ou	85,0 %
Desvios	181,017	ou	15,0 %
Total. .	1.238,988	ou	100,0 %

Houve sobre a extensão conservada do anno anterior o accrescimo de 8.873 metros, correspondente a desvios.

O quadro abaixo dá a extensão discriminada das linhas principaes e desvios, existentes em 31 de dezembro de 1908:

Designação das linhas	Linha principal	Desvios	TOTAL	Relação % da extensão de desvios
Bitola de 1m,60				
	km,	km.	km.	
Tronco	223,773	78,308	302,081	
Ramal do Rio Claro . . .	16.792	12,282	29,074	
„ de Santa Veridiana .	38,922	4,252	43,174	
Desvios particulares . . .	—	630	630	
Somma . .	279,487	95,472	374,959	25,0
Bitola de 1m,00				
Tronco	276,629	46,451	323,080	
Ramal do Jahú	143,211	10,358	153,569	
„ de Agua Vermelha .	63,195	1.842	65,037	
„ de Ribeirão Bonito .	40,415	2,152	42,567	
„ dos Agudos . . .	121,000	8,470	129;470	
„ de Mogy Guassú .	93,166	7,166	100,332	
Desvios particulares . . .	—	5,254	5,254	
Somma . .	737,616	81,693	819.309	9,9
Bitola de 0m,60				
Ramal de Santa Rita . .	27,028	2,193	29,221	
„ Descalvadense . .	13,840	1,275	15,115	
Desvios particulares . . .	—	0,384	0,384	
Somma . .	40,868	3,852	44,720	8,6
TOTAL . .	1.057,971	181,017	1.238.988	

Materiaes da Via Permanente

a) Trilhos e accessorios

Na conservação ordinaria das diversas linhas foi empregado o material constante do quadro seguinte:

Designação	Bitola de 1m,60					Bitola de 1m,00					Bitola de 0m,60				
	Substituição	Construcção de desvios	Obras d'Arte	Cercas	TOTAL	Substituição	Construcção de desvios	Obras d'Arte	Cercas	TOTAL	Substituição	Construcção de desvios	Obras d'Arte	Cercas	TOTAL
Trilhos de 45 kg.	52	69	—	—	121	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " 33 "	30	283	—	—	313	333	44	—	—	377	—	—	—	—	—
" " 25 "	—	—	—	—	—	17	52	—	--	69	—	—	—	—	—
" " 18 "	—	—	—	—	—	617	199	—	—	816	37	13	—	—	50
" de ferro de 30 kg.	—	—	8	—	8	—	21	371	36	428	—	—	—	—	—
Tallas	80	684	—	—	764	1.010	716	—	—	1.726	138	102	—	—	240
Parafusos de juncção	7.282	1.485	—	—	8.767	21.703	1.668	—	—	23.371	2.121	234	—	—	2.355
" " dormentes de aço	114.802	1.136	—	—	115.938	405	—	—	—	405	—	—	—	—	—
Tirefonds	46.679	694	—	—	47.373	—	—	—	—	—	6.130	800	—	—	6.930
Pregos	24.106	1.250	—	—	25.356	161.662	8.239	—	—	169.901	—	—	—	—	—
Garras	115.554	500	—	—	116.054	697	—	—	—	697	—	—	—	—	—
Sellas	13.624	—	—	—	13.624	159	24	—	—	183	936	—	—	—	936
Arruelas	10.445	392	—	—	10.837	3.630	—	—	—	3.630	1.003	—	—	—	1.003
Apparelhos de desvio	1	9	—	—	10	4	9	—	—	13	2	1	—	—	3

b) Dormentes de madeira

O movimento de dormentes, nas diversas linhas, durante o anno de 1908, é dado pelos quadros abaixo:

Designação	BITOLAS DE					
	$1,^{m}60$		$1,^{m}00$		$0,^{m}60$	
Em ser a 1.º de janeiro de 1908	57.032		132.921		2.210	
Recebidos de fornecedores durante o anno . . .	450		36.051		1.826	
Somma . . .		57.482		168.972		4.036
Empregados em substituição dos estragados . .	41.651		103.289		3.536	
Empregados em construcções de desvios . . .	209		1.864		172	
Empregados em Obras de Arte	43		12		—	
Somma . . .		41.903		105.165		3.708
Em ser a 1.º de janeiro de 1909		15.579		63.807		328

c) Dormentes de aço

Designação	BITOLA de $1,^{m}60$	
Em ser a 1.º de Janeiro de 1908	18.563	
Recebidos do almoxarifado durante o anno . .	10.024	
Somma		28.587
Empregados em substituição dos de madeira .		27.761
Em ser a 1.º de janeiro de 1909		826

Lastro

a) Lastro de pedra

Bitola de 1,^{m}60

A producção da pedreira, situada no km. 98, foi:

DESIGNAÇÃO	Em 1907	Em 1908	Differença em 1908
Vagões de pedra britada	3.473	8.352	+ 4.879
„ „ „ de contrucção	186	47	— 139
„ „ cascalho	298,5	35	— 263,5

A extensão de linha lastrada de pedra é dada pelo quadro seguinte:

DESIGNAÇÃO	Em 1907	Em 1908	Differença em 1908
	m	m	m
Linha principal	19.944,0	41.345,0	+ 21.401,0
Desvios	743,0	3.599,0	+ 2.856,0
	m	m	m
Somma	20.687,0	44.944,0	+ 24.257,0

A extensão de linha empedrada, até 31 de dezembro de 1908, foi:

Designação	Linha principal	Desvios	TOTAL
	m	m	m
De Jundiahy a Cordeiro . .	116.965,0	8.140,0	125.105,0
De Cordeiro a Descalvado. .	9.871,0	—	9.871,0
Ramal de Rio Claro	16.830,0	—	16.830,0
	m	m	m
TOTAL.	143.666,0	8.140,0	151.806,0

A extensão de linha empedrada em 31 de dezembro de 1908, comprehende toda a linda principal de Jundiahy a Rio Claro e 8.140 metros de desvios.

No ultimo quinquennio o lastro de pedra britada foi empregado em 105.620 metros de linha, sendo:

Em 1904.	9.868	metros
Em 1905.	15.291	„
Em 1906.	14.830	„
Em 1907.	20.687	„
Em 1908.	44.944	„
Total.	105.620	metros

O custo medio do lastro de pedra por metro corrente póde ser calculado do modo seguinte:

Despesa total da pedreira . . . . 145:195$639

A deduzir:

47 vagões de 3,m³500 ou 164,m³500 de pedra para construcção a 5$000 o metro cubico. . . . . 822$500

A pedreira forneceu mais:

8352 vagões × 4,m³500 = 37584,m³000 de pedra britada
35 » × 5,m³000 = 175,m³000 de cascalho
37759,m³000

O custo medio do metro cubico será:

$$\frac{145:195\$639 - 822\$500}{37759} = 3\$824$$

O custo medio do lastramento de pedra por metro corrente de linha, varia de

3$824 + 1$000 = 4$824 a
3$824 + 2$500 = 6$324

BITOLA DE 1m,00

Toda a pedra para lastro foi extrahida das pedreiras situadas nos seguintes pontos:

Km. 4 do Ramal de Ribeirão Bonito . . .	6.428	gondolas
„ 55 do Ramal dos Agudos	64	„
„ 103 » » »	445	„
„ 151 » Tronco	201	„
De córtes de pedra	38	„
Total . . .	7.176	„

Extensão de linha lastrada de pedra

DESIGNAÇÃO	Em 1907	Em 1908	Differença em 1908
	m	m	m
Linha principal	38827,0	59613,0	+ 20786,0
Desvios	14,0	98,0	+ 84,0
	m	m	m
Total	38841,0	59711,0	+ 20870,0

A extensão de linha empedrada até 31 de dezembro de 1908, foi:

DESIGNAÇÃO	Linha principal	Desvios	TOTAL
	k m	k m	k m
Tronco	139.563	0.958	140.521
Ramal de Jahú	70.422	0.128	70.550
» » Agua Vermelha	5.441	. . .	5.441
» » Ribeirão Bonito	8.759	. . .	8.759
» dos Agudos.	4.564	. . .	4.564
» do Mogy Guassú	0.353	. . .	0.353
Total . . .	229.102	1.086	230.188

A maior extensão de linha lastrada de pedra, com interrupção, somente dos trechos comprehendidos entre chaves, nas estações, é, em numero redondo, de 130 kilometros, comprehendida entre Rio Claro e um pouco além de Canella.

Nos ultimos cinco annos o lastro de pedra britada foi empregado em 143.846 metros de linha, sendo:

	k m
Em 1904	21,154
Em 1905	13,962
Em 1906	10,178
Em 1907	38,841
Em 1908	59.711
Total . .	143,846

Não só na bitola de 1,00 m como tambem na de 1,60 m, foram concertados, durante o anno de 1908, diversos trechos do antigo lastro de pedra.

b) Lastro de terra

Para alargar córtes, alargar e levantar aterros e para limpar valletas de córtes, correram trens de lastro, nas diversas linhas, sendo removidos:

Na bitola de $1,^{m}60$	593	vagões de terra
„ „ „ $1,^{m}00$	2.713	„ „
„ „ „ $0,^{m}60$	114	„ „

Cercas e cancellas

Pelas turmas ordinarias de conservação, foi feito o seguinte serviço:

Linhas	Cercas		Cancellas	
	Concertadas	Construidas	Substituidas	Assentadas
Bitola de $1,^{m}60$ . . .	19.569^{m}	1.584^{m}	60	6
„ „ $1,^{m}00$ . . .	195.043^{m}	17.097^{m}	65	4
„ „ $0,^{m}60$ . . .	1.864^{m}	–	4	—
Total	216.476^{m}	18.681^{m}	129	10

Edificios e Obras d'Arte

Durante o anno foram feitos os seguintes serviços:

Designação		Bitola de 1,60				Bitola de 1,00							Bitola de 0,60			TOTAL GERAL
		Tronco	Ramal Rio Claro	Ramal Sta. Veridiana	TOTAL	Tronco	Ramal de Jahú	Ramal A. Vermelha	Ramal R. Bonito	Ramal dos Agudos	Ramal do M. Guassú	TOTAL	Ramal Sta. Rita	Ramal Descalvadense	TOTAL	
Estações	construidas	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	concertadas	16		6	22	11	2	—	—	3	5	21	2	2	4	47
	reformadas	3		—	3	—	5	—	—	—	—	5	1	—	1	9
Armazens	construidos	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	concertados	16		3	19	4	8	—	1	5	1	19	2	1	3	41
	augmentados	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Casas de empregados	construidas	23		6	29	6	—	—	—	—	—	6	1	—	1	36
	concertadas	28		4	32	20	1	—	—	6	—	27	1	—	1	60
,, ,, turma	construidas	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	concertadas	12		3	15	3	5	—	—	4	—	12	—	—	—	27
Deposito de carros, etc.	construidos	1		—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	2
	concertados	2		1	3	1	—	—	—	—	—	1	1	—	1	5
Poços	construidos	3		—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
	concertados	12		1	13	—	6	—	—	1	1	8	2	—	2	23
Muros de arrimo	construidos	1		—	1	—	1	—	—	—	—	1	1	—	1	3
	concertados	2		—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	3
Latrinas	construidas	6		1	7	6	2	—	—	1	—	9	1	—	1	17
	concertadas	1		—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Pontilhões	construidos	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	concertados	13		—	13	—	2	—	—	—	—	2	—	—	—	15
Boeiros	construidos	3		—	3	8	9	1	—	1	—	19	2	4	6	28
	concertados	8		2	10	20	12	—	—	2	—	34	2	22	24	68
Passagens superiores concertadas		2		—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Carvoeiras	concertadas	1		—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
	augmentadas	1		—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Mastros de signaes	assentados de novo	3		—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
	concertados	2		—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Calçadas de parallelipipedos construidas		—		—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	1

Além desses serviços, houve concertos na quasi totalidade das estações e suas dependencias, bem como nos diversos edificios da Companhia, constando estes concertos de retelhamento, caiação, pintura e substituição de vidros quebrados, refórma do calçamento de algumas plataformas e limpesa de poços.

Trabalhos diversos

A divisão da Linha prestou serviços ás outras divisões da Companhia e a diversos particulares, na importancia total de 465:485$640, que é assim distribuida:

Bitolas de 1m,60 e 0m,60

A' Locomoção	10:072$105	
Ao Trafego	1:968$910	
A diversos particulares	1:879$600	13:920$615

Bitola de 1m,00

A' Locomoção	6:192$810	
Ao Trafego	1:823$720	
A's linhas em construcção	435:994$225	
A diversos particulares	7.554$270	451:565$025
Total		465:485$640

Despesa de custeio

Com a divisão da Linha despendeu-se:

Annos	Bitolas de 1m,60 e 0m,60	Bitolas de 1m,00	Todas as linhas
Em 1907	1.636:724$053	1.347:693$341	2.984:417$394
Em 1908	1.284:086$172	1.201:539$101	2.485:625$273
Differença	— 352:637$881	— 146:154$240	= 498:792$121

As despesas totaes da Linha em 1908 se distribuem do seguinte modo:

Verbas de despesas	Pessoal		Material		Contas	TOTAL
	Directo	Pelas officinas por conta da Linha	Directo	Pelas officinas por conta da Linha		
Bitolas de 1,m60 e 0.m60						
Administração.	67:579$800	—	1:815$167	—	—	69:394$967
Via Permanente	389:969$325	39:217$550	(1) 274:754$484	78:907$632	2:099$500	784:948$491
Estações e Edificios.	53:837$575	10:031$130	40:583$805	15:692$785	80:178$910	200:324$205
Obras d'Arte	11:572$700	851$110	2:709$395	1:566$635	—	16:699$840
Cercas e Cancellas	2:248$500	1:849$310	2:292$690	3:688$267	—	10:078$767
Lastro	796$000	4:379$790	—	2:140$716	—	7:316$506
Assentamento de dormentes de aço	33:672$700	—	126:344$982	—	—	160:017$682
Horto Florestal	19:847$950	2:737$540	2:327$510	4:064$964	6:327$750	35:305$714
	579:524$550	59:066$430	450:828$033	106:060$999	88:606$160	1.284:086$172

(1) Sendo 167:163$370 de dormentes de madeira.

Verbas de despesas	Pessoal		Material		Contas	TOTAL
	Directo	Pelas officinas por conta da Linha	Directo	Pelas officinas por conta da Linha		
Bitola de 1m,00						
Administração	67:579$800	—	662$564	—	—	68:242$364
Via Permanente	601:690$350	17:785$240	(2) 306:025$486	18:354$777	5:939$680	949:795$533
Estações e Edificios	72:574$000	13:969$670	33:094$986	18:255$210	8:889$010	146:782$876
Obras d'Arte	10:681$050	925$750	2:068$907	983$560	746$000	15:405$267
Cercas e Cancellas	4:504$500	1:285$890	2:487$480	2:657$338	—	10:935$208
Lastro	6:170$000	1:190$380	—	1:555$373	—	8:915$753
Horto Florestal	907$900	—	554$200	—	—	1:462$100
	764:107$600	35:156$930	344:893$623	41:806$258	15:574$690	1.201:539$101

(2) Sendo 194:072$250 de dormentes de madeira.

Verbas de despesas	Pessoal Directo	Pessoal Pelas officinas por conta da Linha	Material Directo	Material Pelas officinas por conta da Linha	Contas	TOTAL
Todas as linhas						
Administração	135:159$600	—	2:477$731	—	—	137:637$331
Via Permanente	991:659$675	57:002$790	(3) 580:779$970	97:262$409	8:039$180	1.734:744$024
Estações e Edificios	126:411$575	24:000$800	73:678$791	33:947$995	89:067$920	347:107$081
Obras d'Arte	22:253$750	1:776$860	4:778$302	2:550$195	746$000	32:105$107
Cercas e Cancellas	6:753$000	3:135$200	4:780$170	6:345$605	—	21:013$975
Lastro	6:966$000	5:570$170	—	3:696$089	—	16:232$259
Horto Florestal	20:755$850	2:737$540	2:881$710	4:064$964	6:327$750	36:767$814
Assentamento de dormentes de aço	33:672$700	—	126:344$982	—	—	160:017$682
	1.343:632$150	94:223$360	795:721$656	147:867$257	104:180$850	2.485:625$273

(3) Sendo 361:235$620 de dormentes de madeira.

As despesas de Administração d'esta divisão communs ás diversas linhas, foram distribuidas nas seguintes proporções:

Bitolas de 1,^{m}60 e 0,^{m}60	5,0
Bitola de 1,^{m}00	5,0
Total	10,0

As diversas verbas de despesas da Linha em 1908 comparadas com as do anno anterior, mostram as seguintes differenças:

Verbas de despesas	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Bitolas de 1,^{m}60 e 0,^{m}60				
Administração	— 5:484$500	+ 285$998	—	— 5:198$502
Via Permanente	+ 14:804$415	+ (1) 7.267$921	— 237$460	+ 21:834$876
Estações e Edificios	— 6:228$985	— 16:082$470	+ 52:534$990	+ 30:223$535
Obras d'Arte	— 19:401$370	— 7:361$511	—	— 26:762$881
Cercas e Cancellas	— 716$890	+ 2:781$448	—	+ 2:064$558
Lastro	— 3:306$950	— 183$417	—	— 3:490$367
Assentamento de dormentes de aço	+ 21:625$900	— 401:500$408	—	— 379:874$508
Horto Florestal.	+ 4:649$350	— 846$692	+ 4:762$750	+ 8:565$408
	+ 5:940$970	— 415:639$131	+ 57:060$280	— 352:637$881

(1) Sendo 44:609$300 de dormentes para mais

Verbas de despesas	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Bitola de 1,m00				
Administração	— 5:484$500	+ 216$213	—	— 5:268$287
Via Permanente	— 46:736$470	—(2) 20:657$400	— 10:682$320	— 78:076$190
Estações e Edificios	+ 9:935$680	— 50:117$467	+ 275$940	— 39:905$847
Obras d'Arte	— 9:312$990	— 1:773$808	+ 596$000	— 10:490$798
Cercas e Cancellas	— 5:835$970	+ 1:538$140	— 79$340	— 4:377$170
Lastro	— 7:820$040	— 1:317$252	—	— 9:137$292
Horto Florestal	+ 720$830	+ 380$514	—	+ 1:101$344
	— 64:533$460	— 71:731$060	— 9:889$720	— 146:154$240

(2) Sendo 44:927$490 de dormentes para mais

Verbas de despesas	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Todas as linhas				
Administração	— 10:969$000	+ 502$211	—	— 10:466$789
Via Permanente	— 31:932$055	—(3) 13:389$479	— 10:919$780	— 56:241$314
Estações e Edificios	+ 3:706$695	— 66:199$937	+ 52:810$930	— 9:682$312
Obras d'Arte	— 28:714$360	— 9:135$319	+ 596$000	— 37:253$679
Cercas e Cancellas	— 6:552$860	+ 4:319$588	— 79$340	— 2:312$612
Lastro	— 11:126$990	— 1:500$669	—	— 12:627$659
Horto Florestal	+ 5:370$180	— 466$178	+ 4:762$750	+ 9:666$752
Assentamento de dormentes de aço	+ 21:625$900	— 401:500$408	—	— 379:874$508
	— 58:592$490	— 487:370$191	+ 47:170$560	— 498:792$121

(3) Sendo 89:536$790 de dormentes para mais

O quadro seguinte indica as medias da despesa da divisão da Linha, em 1908 e 1907 por diversas unidades, considerando somente os transportes retribuidos:

UNIDADES		BITOLAS DE				Todas as linhas	
		1,m60 e 0,m60		1,m00			
		1908	1907	1908	1907	1908	1907
Despesa por kilometro	Pessoal. .	1:521$618	1:974$840	975$534	1:171$067	1:160$508	1:414$451
	Material .	1:538$068	3:134$254	490$992	656$026	845$665	1:406$436
	Total . . .	3:059$686	5:109$094	1:466$526	1:827$093	2:006$173	2:820$887
,, por trem kilometro		1$114	1$487	$752	1$224	$903	1$127
,, por vehiculo kilometro de 4 rodas		$052	$069	$038	$048	$045	$058
,, por tonelada kilometro de peso util		$013	$017	$016	$019	$015	$018

Pessoal

Tendo sido em agosto de 1908, desligado o serviço do Horto Florestal do da Linha, no trecho que estava a cargo do Engenheiro Director do Horto, ficou a cargo do Engenheiro Edmundo Navarro de Andrade o serviço do Horto com as suas succursaes e foi nomeado para dirigir a 1.ª Residencia da bitola larga o Engenheiro Albano de Azevedo e Souza.

O pessoal effectivo a 31 de dezembro de 1908, era o seguinte:

DESIGNAÇÃO	Bitolas de		Todas as linhas
	1,m60 e 0,m60	1,m00	
Engenheiro—Chefe	—	—	1
Engenheiro—Ajudante	—	—	1
Engenheiros—Residentes	2	4	6
Ajudante de Engenheiro Residente	1	—	1
Desenhista	—	—	1
Escripturario	—	—	1
Mestres de linha	5	10	15
Feitores { Turmas ordinarias	34	69	103
Feitores { » extraordinarias	2	3	5
Trabalhadores { Turmas ordinarias	230	414	644
Trabalhadores { » extraordin.	144	72	216
Horto Florestal { Feitores	1	—	1
Horto Florestal { Trabalhadores	16	—	16
Mestres pedreiros	1	1	2
Pedreiros	15	18	33
Serventes	18	24	42
Carpinteiros	6	7	13
Ferreiros	4	2	6
Malhadores	2	2	4
Pintores	6	3	9
Machinista dos britadores	2	—	2
Continuo do escriptorio	1	—	1
Total	490	629	1123

As turmas extraordinarias são a da extracção e britamento de pedra para lastro e a da substituição de dórmentes de aço.

CONSTRUCÇÃO

A construcção do prolongamento de Bebedouro a Barretos foi contractada com os empreiteiros Damas, Rocha & Comp., que tambem tomaram a si a locação da linha projectada.

Por parte desta Companhia, esteve encarregado da fiscalização dos trabalhos dos empreiteiros, o Engenheiro Pedro Soares de Camargo.

Do bem elaborado relatorio deste distincto collega extraio a seguinte descripção do traçado da nova linha:

« A estrada de ferro de Bebedouro a Barretos, ora em construcção, foi estudada e locada na bacia do rio Pardo. Sua direcção geral se approxima muito da linha norte-sul e é mais ou menos parallela ao curso do rio Pardo.

A linha se desenvolve nas bacias de tres affluentes deste grande rio que são: o Palmeiras, o Turvo e o Pitangueiras.

A linha foi lançada normalmente aos eixos dos valles desses affluentes e sub-affluentes, de modo que a maior parte della ficará em rampa e contra-rampa, para a travessia d'esses valles.

Partindo da estação de Bebedouro na altitude 533 metros, a linha se desenvolve pela encosta da margem esquerda do ribeirão de Bebedouro, rodeia dois pequenos espigões normaes ao curso deste ribeirão e transpõe o corrego do Barro Preto seu affluente. Dahi ella procura transpôr, na altitude 583.^{m}20, o divisor de aguas entre o ribeirão de Bebedouro e o Mandembo. Já na bacia deste ella contorna as cabeceiras de um pequeno affluente e desce o Mandembo pela margem direita até á sua confluencia com o corrego dos Bois. Passa os dois corregos juntos um pouco abaixo da sua confluencia.

Na margem esquerda do Mandembo ella rodeia um contraforte que separa as aguas do ribeirão principal das do seu affluente o corrego do Fundão, passa este um pouco abaixo das suas cabeceiras e ganha o divisor das aguas entre as duas bacias do Mandembo e do Onça, na cota 565 metros. Passando este divisor de aguas ella se desenvolve pela encosta da margem direita

do Cocal, desce este corrego até á sua confluencia com o ribeirão da Onça, e atravessa este um pouco abaixo da juncção, na altitude de 501.ᵐ60.

Passando para a margem esquerda do Onça, a linha sobe o ribeirão, contornando pequenos contrafortes e pequenos valles normaes ao valle principal. Chega assim até ao divisor das aguas do Ribeirão da Onça das do corrego Feijão Queimado, affluente do Palmeiras.

Deste ponto em diante a linha vae acompanhando o divisor de aguas entre os affluentes da parte superior do Onça, e os affluentes do Palmeiras. Ella acompanha este divisor de aguas, até este encontrar a cumiada que separa as aguas do Palmeiras das do Turvo, ambos affluentes directos do rio Pardo.

Como o terreno é muito bem feito e de muito pequena inclinação, a linha passa ora para um lado ora para outro, deste divisor de aguas secundario. E' assim que ella contorna a cabeceira do Feijão Queimado, affluente do Palmeiras, passa depois para a bacia do corrego Cabaçal, affluente do curso superior do Onça, rodeia duas pequenas cabeceiras affluentes do Cabaçal, e dahi passa de novo para a bacia do Palmeiras, ou melhor de seu affluente Retirinho. Rodeia as cabeceiras deste corrego Retirinho, no logar denominado Baixada, e procura attingir o ponto culminante de todo o seu percurso, no ponto em que este divisor de aguas entre affluentes do Onça e affluentes do Palmeiras encontra a cumiada que separa as aguas do Palmeiras das do Turvo.

Este ponto culminante da linha está no kilometro $32^1/_2$ e tem 602.ᵐ60 de altitude.

Transpondo esta cumiada, a linha passa para a bacia do Turvo e se desenvolve pela margem direita deste corrego. Vae descendo e procurando um ponto de travessia para o lado da nascente das aguas. Estas são atravessadas na cota 546 metros e a linha continúa na direcção da nascente do Turvo até alcançar o divisor das aguas entre o Turvo e o Pitangueiras. Corre por este divisor até encontrar o espigão secundario que separa as vertentes do Posse Secca e do Camargos, ambos affluentes do Pitangueiras. A linha deixa este espigão para descer para o Pitangueiras. Nesta descida ella contorna as cabeceiras do Areias, affluente do corrego Ca-

margos, rodeia um contraforte que separa as aguas deste das do Retiro, affluente do Pitangueiras, e transpõe o Retiro.

Das aguas do Retiro a linha passa para a vertente do Pitangueiras, desce por ella até passar o ribeirão, abaixo da confluencia do corrego Campo Redondo, affluente da margem esquerda.

O ponto de travessia do Pitangueiras, pela linha de Bebedouro a Barretos, tem 491 metros de altitude, e é o ponto mais baixo de toda a linha.

Uma vez na margem esquerda do Pitangueiras a linha sobe, acompanhando este ribeirão no sentido dejugante, e rodeia o espigão divisor de aguas entre o Pitangueiras e o corrego de Barretos seu affluente da margem esquerda. Nas aguas deste corrego a linha se conserva até chegar á cidade de Barretos com um desenvolvimento de 56 kilometros e com 521 metros de altitude. »

A 16 de maio foi iniciada a locação, que ficou concluida a 11 de julho.

Antes mesmo de terminada a locação, foram iniciados os trabalhos de preparação do leito.

Em julho assentaram-se trilhos, dos velhos que tinhamos em deposito, nos dois primeiros kilometros. Em setembro tendo chegado a primeira remessa dos novos trilhos encommendados, proseguiu o assentamento da linha.

Em novembro foi começada a construcção da estação intermediaria, Collina, e pouco depois a terminal de Barretos, unicas deste prolongamento.

A 31 de dezembro achavam-se os trabalhos, em geral, em via de conclusão.

E' o seguinte o quadro das condições technicas e outros dados do prolongamento, comparados com os das linhas por ultimo construidas:

Designação	Ramal do Mogy-Guassú	Prolongamento de Jaboticabal a Bebedouro	Prolongamento do ramal dos Agudos	Prolongamento de Bebedouro a Barretos (Linha locada)
	km. m.	km. m.	km. m.	km. m.
Extensão total.	92.957,0	53,198,0	89.635,0	56,269,0
Relação da extensão em recta para a extensão total . .	71%	55,8%	60%	72,9%
Relação da extensão em curva para a extensão total .	29%	44,2%	40%	27,1%
Relação da extensão em nivel para a extensão total . .	50,1 %	38,2%	28,2%	19,1%
Relação da extensão em rampas para a extensão total.	49,9%	61,8%	71,8%	80,9%
Extensão do maior alinhamento recto	5.800,m0	1.145,m0	3.688,m0	3.581,m0
Extensão do maior trecho de nivel	4.550,0	2.640,0	5.500,0	920,0
Raio minimo	202,3	149,6	150,23	150,0
Declividade maxima . . .	1,6%	1,6%	1,8%	2,0%
Extensão total em que foi empregada a rampa maxima.	1.830,m0	2.637,m0	11.624,m0	5.670,m0
Desenvolvimento das curvas de raio minimo	3.855,m8	3.939,m0	2.208,m0	160,m0

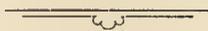
Jundiahy, 1.º de abril de 1909.

Alberto de Mendonça Moreira,
Chefe da Linha.

V

Locomoção

A 1.º de janeiro de 1908 assumiu o cargo de Chefe da Locomoção o Snr. Alfredo Williams, que exerceu por muito tempo, com proficiencia e dedicação, o cargo de Ajudante da Locomoção na Secção Rio Claro.

Passo a transcrever em sua integra, o minucioso relatorio que me foi apresentado por aquelle habil profissional

Illmo. Snr.

Tenho a honra de passar ás mãos de V. S. o relatorio da Locomoção do anno de 1908.

Ao Illm.º Snr.
Dr. Francisco Paes Leme de Monlevade
M. D. Inspector Geral.

Alfredo Williams.
Chefe da Locomoção

1.º — Material rodante

O effectivo do material rodante, em serviço e em reparação, era o seguinte em 31 de dezembro de 1908:

Designação	Bitolas de 1,m60	Bitolas de 1,m00	0,m60 Santa Rita	0,m60 Descalvadense	TOTAL
Locomotivas	68	59	5	2	134
Carros especiaes	15	8	—	—	23
» de passageiros	49	56	4	4	113
» » bagagem e correio	23	18	1	—	42
» » animaes de raça	2	—	—	—	2
» » transporte de carruagens	1	—	—	—	1
» » soccorro	2	2	—	—	4
Vagões diversos	1479 (1)	982	24	12	2.497
» guindastes	3	1	—	—	4
Guindastes a vapor	2	—	—	—	2
Carretão para transporte de locomotivas	1	—	—	—	1

(1) Está incluido o vagão-tender-guindaste n.º 110.

Em 1908 foram compradas duas locomotivas de cargas para a bitola de 1,m00 (n.ºs 1 e 2) e vendida uma de passageiros á Companhia de E. de F. de Araraquara (n.º 9); dois carros de passageiros da bitola de 1,m60, um de 1.ª classe e outro de 2.ª, foram transformados em carros restaurantes; o numero de vagões diversos foi augmentado de onze na bitola de 1,m60 e de 50 na bitola de 1,m00.

A baldeação, carga e descarga de volumes pesados e serviços das Officinas de Rio Claro: o fornecimento de carvão ás locomotivas e serviços das Officinas de Jundiahy foram melhorados com dois guindastes a vapor, ambos da bitola de 1,m60.

Locomotivas

Os seguintes quadros mostram os elementos mais essenciaes das locomotivas.

Bitola de 1m,60

Typo	Numeros	Rodas motrizes		Diametro dos cylindros em millimetros	Curso dos embolos em millimetros	Peso em kilogrammas		Pressão na caldeira em kgs. por m²	Sup. de aquecimento	
		Numero	Diametro em metros			Adherente	Total		Directa em m²	Tubular em m²
Passageiros	1 a 4	4	1,520	400	550	22.200	30.000	9,84	6,7492	66,5439
»	5 a 8	4	1,216	425	600	24.000	35.000	9,84	8,0700	93,5313
»	9 a 17	4	1,670	412	550	22.225	33.000	9,84	7,9610	81,8882
»	12 a 15	6	1,391	425	550	27.000	35.500	9,84	7,8920	93,7375
»	22	4	1,670	425	550	23.800	36.800	12,66	10,2654	79,9869
»	24 a 26	4	1,576	406	610	23.600	36.800	11,25	9,1048	81,3198
»	38 a 41 e 48	4	1,670	457	610	34.900	48.000	12,66	10,1241	123,6214
»	49 e 50	4	1,670	305/308	610	36.050	51.700	12,66	10,8968	133,1924
»	68	6	1,720	482	660	46.723	60.953	13,36	11,8822	170,7969
»	69	6	1,720	482	660	46.703	62.929	13,36	11,8822	170,7969

Locomotivas

Bitola de 1,m00

Typo	Numeros	Rodas motrizes		Diametro dos cylindros em millimetros	Curso dos embolos em millimetros	Peso em kilogrammas		Pressão na caldeira em kgs. por m.²	Sup. de aquecimento	
		Numero	Diametro em metros			Adherente	Total		Directa em ms.²	Tubular em ms.²
Passageiros	6 a 8 e 10 a 13	4	1,085	305	457	12700	19151	9,84	5,6253	52,3318
»	24	4	1,085	330	457	13600	20412	9.84	5,5023	81,7500
»	14 e 15	6	1,016	335	457	16864	23595	9,84	5,7524	71,4523
»	28 a 30 e 35 a 40	6	1,143	381	508	19958	36308	9,84	5,5619	80,4893
»	60 a 62	6	1,219	432	508	31000	38000	12,66	8,1770	97,5200
Cargas	1 e 2	6	1,066	457	508	34820	42260	11,25	12,0416	104,5900
»	3 a 5	8	0,940	381	457	21772	25401	9,84	6,3216	91,1501
»	16 a 19, 21 a 23 e 26	8	0,940	381	508	23687	27216	9,84	5,2137	81,2122
»	25, 31 a 34 e 41 a 52	8	0,940	241 / 406	508	25500	29000	12,66	5,2137	81,2122
»	53 a 55	8	1,011	398 / 581	505	29850	32500	12,66	6,0509	74,0606
Manobras	56 a 59	6	0,960	379	455	29500	31800	10,89	5,3100	51,2549

Typo	Numeros	Rodas motrizes		Diametro dos cylindros em millimetros	Curso dos embolos em millimetros	Peso em kilogrammas		Pressão na caldeira em kgs. por m ^{2}	Sup. do aquecimento	
		Numero	Diametro em metros			Adherente	Total		Directa em m ^{2}	Tubular em m ^{2}
Cargas.	17 e 18	8	1,216	500	600	41.320	46.245	9,84	8,9212	121,3000
»	19 a 21	8	1,216	450	600	40.620	45.320	9,84	8,2275	107,2512
»	27 a 29 e 33	8	1,271	508	610	45.000	54.200	12,66	11,1365	135,2822
»	34 a 37	8	1,271	329 / 533	610	45.000	53.700	12,66	11,1365	135,2822
»	42 a 47 e 54 a 57	8	1,250	357 / 625	700	65.900	74.779	12,66	13,1412	176,5935
»	58 a 63	8	1,250	351 / 581	700	56.153	64.100	12,66	10,1289	148,0058
Manobras	23	4	1,291	400	550	32.800	39.000	10,55	7,2358	93,7170
»	30 a 32	6	0,915	456	456	24.500	28.500	9,84	4,3654	40,5047
»	51 a 53 e 64 a 67	6	1,118	508	508	28.460	31.800	10,55	4,2005	40,5065

Locomotivas

Bitola de 0,m60

Typo	Numeros	Rodas motrizes		Diametro dos cylindros em millimetros	Curso dos embolos em millimetros	Pres ão na caldeira em kgs. por ms.²	Sup. de aquecimento	
		Numeros	Diametro em metros				Directa em ms.²	Tubular em ms.²
Passageiros	3 e 4	4	0,750	225	350	10,55	2,4886	14,8920
»	5	4	0,937	225	400	10,55	3,4928	20,7862
Cargas	1 e 2	4	0,675	2000	350	10,55	3,0360	15,2128
»	6	4	0,725	278	406	10,55	2,6183	17,8677
»	7	4	0,725	279	406	10,55	3,2171	24,4863

As alterações que estes quadros soffreram em 1908 são provenientes de substituição dos cylindros das locomotivas da bitola de 1m,60 de n.os 28, 33, 40 e 48, que eram *compounds* e da alteração da numeração das locomotivas 1, 9, 10, 14, 15, 16 e 17 da bitola de 1m,00 e da inclusão das novas locomotivas 1 e 2.

As locomotivas 27 a 29 e 33 da bitola de 1m,60, modificadas, rebocam 6 vagões mais e as de n.os 38 a 41 e 48 da mesma bitola rebocam mais 4 carros do que as locomotivas *compound* de mesmo typo.

O estado do material da tracção, em 31 de dezembro de 1908 era o seguinte:

Bitola de 1m,60	Em bom estado	25
	Em estado regular [1]	40
	Em reparação	3
	Total	68
Bitola de 1m,00	Em bom estado	25
	Em estado regular	30
	Em reparação	4
	Total	59
Bitola de 0m,60	Em bom estado	1
	Em estado regular	6
	Em reparação	--
	Total	7

Carros e vagões

Não houve alteração, em 1908, no numero de carros que a Companhia Paulista possue.

O numero de vagões das bitolas de 1m,60 e 1m,00 foi augmentado, como ja ficou informado, tratando do "effectivo do material rodante."

---

[1] Sob a denominação de "estado regular" estão incluidas as locomotivas que, depois de soffrerem reparação geral, fizeram um percurso até 40.000 kilometros na bitola de 1m,60; 20.000 na bitola de 1m,00 e 10.000 na bitola de 0m,60.

Destas, a locomotiva que tinha maior percurso a 31 de deembro era a de n.º 24 que percorreu 193.798 kilometros.

O quadro abaixo mostra a distribuição desses vehiculos nas tres bitolas, não estando incluidos nelle o vagão-tender-guindaste n.º 110, o carretão para transporte de locomotivas, os vagões guindastes e os guindastes a vapor da bitola de $1^m,60$ e o vagão guindaste da bitola de $1^m,00$:

Designação		Carros	Vagões	Total
Bitola de $1^m,60$		92	1.478 (1)	1.570
Bitola de $1^m,00$		82	984	1.066
Bitola de $0^m,60$	Santa Rita	5	24	29
	Descalvadense	4	12	16
	Totaes	183	2.498	2.681

(1) Os carros de soccorro da bitola de $1^m,00$ foram incluidos no total de vagões.

Carros

Os quadros seguintes mostram a classificação dos carros das tres bitolas:

Bitola de 1,^{m}60

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em			TOTAL por especie
						Serviço	Reparação	TOTAL	
Carros especiaes	Estados Unidos — Carro de luxo . . .	Americano	8	—	19.180	1	—	1	
	„ „ „ „ inspecção .	„	8	—	19.775	1	—	1	
	Brasil — Carro de pagamento	Inglez	8	—	19.225	1	—	1	
	Inglaterra, transformados nas officinas para carros funebres	„	4	8	6.535	2	—	2	
	Inglaterra, transformados nas officinas em carros para presos	„	4	26	6.970	2	—	2	
	Inglaterra, transformados nas officinas em carros de 1.ª classe para doentes.	„	4	13 e 1 cama	7.615	1	—	1	
	Inglaterra, transformado nas officinas em carro restaurante	Americano	8	24	20.750	1	—	1	
	Inglaterra, transformados nas officinas em carros de 2.ª classe para doentes.	Inglez	4	10 e 1 cama	6.850	2	—	2	
	Brasil, transformado nas officinas em carro de 1.ª classe para doentes .	Americano	8	10 e 1 cama	16.975	1	—	1	
	Inglaterra, transformado nas officinas em carro de serviço	Inglez	4	10	7.700	1	—	1	
	Brasil, transformado nas officinas em carro restaurante	Americano	8	24	24.080	1	—	1	
	Brasil, idem	„	8	24	23.710	1	—	1	
						15	—	15	15

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em			TOTAL por especie
						Serviço	Reparação	TOTAL	
Carros de 1.ª classe	Brasil (officinas)	Americano	8	40	19.275	1	1	2	
	Estados Unidos	„	8	40	20.550	12	1	13	
	Inglaterra (transformados nas officinas).	„	8	48	19.850	3	—	3	
	Inglaterra (transformados nas officinas).	Inglez	4	10	8.500	1	—	1	
	Inglaterra (transformados nas officinas).	„	4	16	7.300	1	—	1	
						18	2	20	20
Carros de 2.ª classe	Brasil (officinas)	Americano	8	60	16.975	2	—	2	
	Estados Unidos	„	8	70	18.950	12	—	12	
	Inglaterra	„	8	70	18.035	2	2	4	
						16	2	18	18
Carros compostos	Brasil (officinas)	Americano	8	54	19.150	—	1	1	
	Estados Unidos	„	8	56	20.040	7	—	7	
	Estados Unidos	„	8	60	19.225	1	—	1	
	Inglaterra	„	8	58	17.550	1	1	2	
						9	2	11	11
Carros para bagagens	Inglaterra, transformados nas officinas .	Inglez	4	—	6.690	6	—	6	
	Estados Unidos	Americano	8	—	14.700	1	1	2	
	Estados Unidos	„	8	—	18.860	8	2	10	
						15	3	18	18

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em Serviço	Numero em Reparação	Numero em TOTAL	TOTAL por especie
Carros para correio	Estados Unidos, (transformados nas officinas)	Americano	8	—	16.000	2	—	2	
	Estados Unidos	Inglez	8	—	11.640	1	1	2	
	Brasil (officinas)	„	8	—	16.125	1	—	1	
						4	1	5	5
Carros para animaes de luxo	Inglaterra	Inglez	4	—	7.165	2	—	2	
						2	—	2	2
Carros para carruagens	Brasil (officinas)	Inglez	4	—	6.350	1	—	1	
						1	—	1	1
Carros de soccorro	Belgica (antigo vagão tubular, transformado nas officinas)	Americano	8	—	13.000	1	—	1	
	Brasil (officinas)	„	4	—	7.450	1	—	1	
						2	—	2	2
	TOTAL GERAL					82	10	92	92

Carros — Bitola de $1^{m},00$

Designação	Procedencia	Typo	N. de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em Serviço	Numero em Reparação	Numero em Total	Total por especie
Carros especiaes	Inglaterra, transformado para carro de pagamento.	Americano	8	—	10.000	1	—	1	
	Estados Unidos — Carro de inspecção . .	„	8	—	12.800	1	—	1	
	Estados Unidos, transformado para carro dormitorio	„	8	—	12.600	1	—	1	
	Estados Unidos, transformado para carro da directoria	„	8	—	12.750	1	—	1	
	Brasil, officinas, carro de inspecção, com 2 varandas	„	8	—	6.000	1	—	1	
	Inglaterra, transformado para carro de serviço	„	8	10	8.000	1	—	1	
	Inglaterra, transformado para carro de doentes.	„	8	12	7.500	1	—	1	
	Inglaterra, transformado para carro de presos	„	8	16	7.000	1	—	1	
						8	—	8	8
Carros de 1.ª classe	Estados Unidos	Americano	8	32	11.700	14	1	15	
	Brasil (Companhia Forjas e Estaleiros) . .	„	8	36	11.000	2	—	2	
	Inglaterra	„	8	32	10.000	1	—	1	
						17	1	18	18

Designação	Procedencia	Typo	N. de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em Serviço	Numero em Reparação	Numero em Total	Total por especie
Carros de 2.ª classe	Inglaterra	Americano	8	50	9.500	2	—	2	
	Estados Unidos	„	8	65	11.000	18	2	20	
	Brasil (Companhia Constructora)	„	8	65	9.500	2	—	2	
	Estados Unidos	„	8	60	10.430	—	1	1	
						22	3	25	25
Carros compostos	Inglaterra	Americano	8	42	9.500	1	—	1	
	Estados Unidos	„	8	50	11.000	10	—	10	
	Brasil (Companhia Constructora). . . .	„	8	48	10.000	—	2	2	
						11	2	13	13
Carros de bagagem e correio	Inglaterra	Americano	8	—	9.500	3	—	3	
	Estados Unidos	„	8	—	11.000	8	1	9	
	Brasil (Companhia Constructora). . . .	„	8	—	8.000	1	—	1	
	Brasil (officinas)	„	8	—	6.000	1	—	1	
	Inglaterra, transformado nas officinas . .		8	—	12.325	2	—	2	
	Brasil (officinas)	„	8	—	11.000	2	—	2	
						17	1	18	18
	TOTAL GERAL . . .					75	7	82	82

CARROS

BITOLA DE 0,m60

RAMAL DE SANTA RITA

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em			TOTAL por especie
						Serviço	Reparação	Total	
Carro de 1.ª classe	Estados Unidos	Americano	8	18	7000	1	—	1	1
Carros de 2.ª classe	Estados Unidos	Americano	8	35	6230	2	—	2	2
Carro composto	Estados Unidos	Americano	8	26	6150	1	—	1	1
Carro de bagagem	Estados Unidos	Americano	8	—	5025	1	—	1	1
TOTAL GERAL						5	—	5	5

RAMAL DESCALVADENSE

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em Serviço	Numero em Reparação	Numero em Total	TOTAL por especie
Carros compostos	Estados Unidos	Americano	8	26	7480	1	—	1	
	Brasil (officinas)	„	8	26	8000	1	—	1	
	Estados Unidos	„	8	22	6535	1	—	1	
						3	—	3	3
Carro de 2.ª classe	Brasil (Companhia Constructora). . .	Americano	8	24	4000	1	—	1	1
	TOTAL GERAL					4	—	4	4

A numeração dos carros está representada nos quadros abaixo:

BITOLA DE 1,m60

Numeração	N. de carros	Designação	N. de rodas	Numero de logares	
000	1	Carro de luxo	8		
00	1	,, ,, inspecção	8		
1	1	,, para presos	4	26 logares	
2	1	,, de 1.ª classe	4	10 ,,	
3	1	,, ,, 1.ª ,, para doentes	4	14 ,,	
4	1	,, ,, 1.ª ,, ...	4	16 ,,	
5	1	,, composto	8	54 ,,	24 de 1.ª e 30 de 2.ª classe
6	1	,, de pagamento	8		
7 a 10	4	Breaks	8		
11 a 20	10	Carros de 2.ª classe	8	70 ,,	
21 — 22	2	,, ,, 2.ª ,, para doentes		10 ,,	e 1 cama
23	1	Carro composto	8	56 ,,	20 de 1.ª e 36 de 2.ª classe
24	1	,, funebre	4	8 ,,	e 1 no centro para o cadaver
25 — 26	2	Carros compostos.	8	56 ,,	22 de 1.ª e 34 de 2.ª classe
27 — 28	2	,, ,, ...	8	56 ,,	20 de 1.ª e 36 de 2.ª classe
31	1	Carro de serviço	8	10 ,,	
32	1	,, para correio	8		
33	1	,, restaurante.	8	24 ,,	
34	1	,, ,, ...	8	24 ,,	
35	1	,, de 1.ª classe	8	40 ,,	
36	1	,, ,, ,, para doentes	8	12 ,,	e 1 cama
37 a 39	3	Carros de 1.ª classe	8	48 ,,	
40	1	Carro de 2.ª classe	8	70 ,,	
41	1	,, restaurante.	8	24 ,,	
42 a 44	3	Carros de 2.ª classe	8	70 ,,	
45 a 46	2	,, ,, 2.ª ,, ...	8	60 ,,	
47 — 48	2	,, ,, 2.ª ,, ...	8	70 ,,	
49 a 52	4	,, ,, 1.ª ,, ...	8	40 ,,	
53 a 55	3	,, compostos	8	56 ,,	20 de 1.ª e 36 de 2.ª classe
56	1	Carro composto	8	60 ,,	24 de 1.ª e 36 de 2.ª classe
57 — 58	2	Breaks	8		
59 — 60	2	Carros para correio	8		
61	1	Carro ,, ,, ...	4		
64	1	,, ,, ,, ...	4		
65 a 68	4	Carros de 1.ª classe	8	40 ,,	
70 a 75	6	,, ,, 1.ª ,, ...	8	40 ,,	
76	1	Carro composto	8	56 ,,	20 de 1.ª e 36 de 2.ª eclass
77 a 82	6	Breaks	8		
83	1	Carro para presos.	4	26 ,,	
86	1	,, funebre	4	8 ,,	e 1 no centro para o cadaver
87	1	,, taboleiro (para carruagens) .	4		
88 a 93	6	Carros para bagagens . . .	4		
94 — 95	2	,, ,, animaes . . .	4		
—	1	Carro de soccorro.	4		
152	1	,, ,, ,, ...	8		
Total	92				

Carros — Bitola de 1^{m},00

Numeração	N. de carros	Designação	N. de rodas	Numero de logares	
1	1	Carro de pagamento . . .	8		
2	1	„ „ inspecção . . .	8		
3 — 4	2	Carros de 2.ª classe . . .	8	50 logares	
5	1	Carro composto	8	42 „	20 de 1.ª classe 22 de 2.ª „
6	1	„ de 1.ª classe . . .	8	32 „	
7 — 8	2	Carros para bagagem e correio	8		
9 — 10	2	„ de 2.ª classe . . .	8	65 „	
11	1	Carro para bagagem e correio	8	48 „	16 de 1.ª classe 32 de 2.ª „
12 — 13	2	Carros compostos. . . .	8		
14	1	Carro para bagagem e correio	8		
15	1	„ de 2.ª classe . . .	8	60 „	
16	1	„ composto	8	50 „	18 de 1.ª classe 32 de 2.ª „
17	1	„ dormitorio	8		
18 — 19	2	Carros de 1.ª classe . . .	8	34 „	
20 a 24	5	„ „ 2.ª „ . . .	8	65 „	
25	1	Carro „ 1.ª „ . . .	8	34 „	
26 a 29	4	Carros „ 2.ª „ . . .	8	65 „	
30 — 31	2	„ „ 1.ª „	8	34 „	
32 — 33	2	„ para bagagem e correio	8		
34 a 37	4	„ de 1.ª classe . . .	8	34 „	
38 a 40	3	„ compostos	8	50 „	18 de 1.ª classe 32 de 2.ª „
41 a 44	4	„ de 2.ª classe . . .	8	65 „	
45 a 47	3	„ para bagagem e correio	8		
48 a 52	5	„ „ „ „	8		
53	1	Carro para a directoria . .	8		
54 — 55	2	Carros de 1.ª classe . . .	8	36 „	
56 a 61	6	„ „ 1.ª classe . . .	8	34 „	
62 a 66	5	„ compostos	8	50 „	18 de 1.ª classe 32 de 2.ª „
67 a 70	4	„ de 2.ª classe . . .	8	65 „	
71	1	Carro composto	8	50 „	18 de 1.ª classe 32 de 2.ª „
72 a 74	3	Carros de 2.ª classe . . .	8	65 „	
75	1	Carro de inspecção com duas varandas	8		
76 — 77	2	Carros para bagagem e correio	8		
78	1	Carro de serviço	8	10 „	
79	1	„ para doentes . . .	8	12 „	
80	1	„ para presos. . . .	8	16 „	
81 — 82	2	Carros para bagagem e correio	8		
Total .	82				

CARROS

BITOLA DE 0,m60

RAMAL DE SANTA RITA

Numeração	N.º de carros	Designação	N.º de rodas	Numero de logares
6—7	2	Carros de 2.ª classe	8	35 logares
3	1	Carro „ 2.ª „	8	18 „
4	1	„ para bagagem	8	—
5	1	„ composto	8	26 logares — 8 de 1.ª e 18 de 2.ª classe
Total. . . .	5			

CARROS — Ramal Descalvadense

Numeração	N.º de carros	Designação	N.º de rodas	Numero de logares
6—7	2	Carros compostos	8	26 logares — 8 de 1.ª e 18 de 2.ª classe
8	1	Carro composto	8	22 „ — 8 de 1.ª e 14 de 2.ª classe
9	1	„ de 2.ª classe.	8	24 „
Total. . . .	4			

Vagões

Os quadros seguintes mostram a discriminação destes vehiculos por classes e bitolas:

Bitola de 1,m60

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em Serviço	Numero em Reparação	Numero em TOTAL	Total por especie
Vagões cobertos e com compartimento para os guardas	Brasil (Officinas)	Inglez	4	10.000	7.800	27	1	28	
	» »	Americano	8	20.000	13.500	30	—	30	
	Inglaterra	Inglez	4	10.000	6.600	71	1	72	
	»	Americano	8	20.000	14.000	60	—	60	
	Belgica	Inglez	4	10.000	7.500	50	—	50	
						238	2	240	240
Vagões cobertos e sem compartimento para os guardas	Brasil (Officinas)	Inglez	4	10.000	6.300	27	1	28	
	Inglaterra	,,	4	10.000	6.200	70	2	72	
	Belgica	,,	4	10.000	6.700	49	1	50	
						146	4	150	150

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em			TOTAL por especie
						Serviço	Reparação	TOTAL	
Vagões cobertos	Inglaterra	Inglez	4	10.000	6.200	227	6	223	
	Belgica	„	4	10.000	6.600	30	—	30	
	Brasil (officinas).	„	4	10.000	5.300	227	2	229	
	Inglaterra	Americano	6	15.000	10.700	12	—	12	
						496	8	504	504
Vagões abertos	Inglaterra	Inglez	4	10.000	5.300	68	15	83	
	Belgica	„	4	10.000	5.100	19	1	20	
	Brasil (officinas)	„	4	10.000	5.300	142	9	151	
	Inglaterra	Americano	6	15.000	8.500	4	2	6	
	Brasil (officinas).	„	6	15.000	8.500	11	1	12	
	Inglaterra	„	8	20.000	11.400	22	8	30	
	Belgica . ;	„	8	20.000	11.850	82	3	85	
	Estados Unidos	„	8	20.000	11.500	27	3	30	
	Brasil (officinas	„	8	20.000	10.500	9	6	15	
						384	48	432	432
Vagões abertos para trilhos e madeiras	Inglaterra	Inglez	4	10.000	4.700	13	1	14	
	Brasil (officinas).	„	4	10.000	4.700	8	—	8	
						21	1	22	22

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em			TOTAL por especie
						Serviço	Reparação	TOTAL	
Vagões para animaes	Inglaterra		4	10.000	6.900	5	—	5	
	Brasil (officinas)		4	10.000	6.900	23	—	23	
						28	—	28	28
Vagões abertos para lenha	Inglaterra	Inglez	4	10.000	5.000	2	—	2	
	Estados Unidos	„	4	10.000	5.450	1	—	1	
	Brasil (officinas)	„	4	10.000	6.800	15	—	15	
	„ „	„	4	10.000	4.700	3	—	3	
	Belgica	Americano	8	20.000	11.600	5	—	5	
						26	—	26	26
Vagões para gado	Brasil (officinas)	Americano	8	20.000	13.000	20	—	20	
						20	—	20	20
Vagões para lastro	Brasil (officinas)	Inglez	4	10.000	7.000	5	—	5	
	Inglaterra	„	4	10.000	5.500	12	—	12	
	Estados Unidos	„	4	10.000	5.400	39	—	39	
						56	—	56	56

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em			TOTAL por especie
						Serviço	Reparação	TOTAL	
Vagões guindastes	Inglatera (guindastes a vapor) . .	Inglez	4	5.000	—	2	—	2	
	” . . .	”	6	10.000	22.530	1	—	1	
	” . . .	”	4	5.000	—	2	—	2	
						5	—	5	5
Vagão tender do guindaste de Campinas	Inglaterra	Inglez	4	10.000	5.400	1	—	1	
						1	—	1	1
Carretão para transporte de locomotivas	Brasil (officinas)	Americano	8	—	14.270	1	—	1	
						1	—	1	1
	TOTAL GERAL.					1.422	63	1.485	1.485

VAGÕES

Bitola de 1,m00

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em			TOTAL por especie
						Serviço	Reparação	Total	
Vagões cobertos com compartimento para guardas e com freio Westinghouse	Inglaterra	Americano	8	10.000	6600	84	3	87	
	Brasil (Companhia Constructora)	„	8	10.000	6600	12	1	13	
						96	4	100	100
Vagões cobertos sem compartimento e com freio Westinghouse	Inglaterra	Americano	8	10.000	6400	133	7	140	
	Estados Unidos	„	8	10.000	6400	161	10	171	
	Belgica (vagões tubulares)	„	8	20.000	8400	85	9	94	
	Brasil (Companhia constructora)	„	8	10.000	6000	2	—	2	
						381	26	407	407
Vagões cobertos sem freio Westinghouse	Inglaterra	Americano	8	10.000	5900	21	—	21	
	Brasil (Companhia Constructora)	„	8	10.000	6000	14	—	14	
	Estados Unidos	„	8	10.000	6000	73	—	73	
	Belgica (vagões tubulares)	„	8	20.000	7900	11	—	11	
						119	—	119	119

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em			TOTAL por especie
						Serviço	Reparação	Total	
Vagões cobertos com freio Westinghouse	Belgica (Vagões com estrado de aço)	Americano	8	20.000	9000	50	—	50	
	Brasil (Companhia Constructora)	„	8	10.000	5600	1	—	1	
	Inglaterra	„	8	10.000	5600	90	—	90	
	Estados Unidos	„	8	10.000	6000	67	8	75	
	Belgica (Vagões tubulares)	„	8	20.000	7200	6	—	6	
						214	8	222	222
Vagões abertos sem freio Westinghouse	Brasil (officinas)	Americano	8	10.000	6000	12	—	12	
	„ (Companhia Constructora)	„	8	10.000	4600	15	—	15	
	Estados Unidos	„	8	10.000	5500	58	5	63	
						85	5	90	90
Vagões abertos para animaes, com freio Westinghouse	Estados Unidos	Americano	8	—	7000	17	2	19	
						17	2	19	19
Vagões para animaes sem freio Westinghouse	Brasil (officinas)	Americano	8	—	—	1	—	1	
	Inglaterra	„	8	—	6000	6	—	6	
	Estados Unidos	„	8	—	6600	17	1	18	
						24	1	25	25

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em			TOTAL por especie
						Serviço	Reparação	Total	
Vagões de soccorro	Inglaterra.	Americano	8	-	6000	1	—	1	
	Estados Unidos	,,	8	—	6400	1	—	1	
						2	—	2	2
Vagões guindastes	Inglaterra.	Americano	8	7.000	—	1	—	1	
						1	—	1	1
	TOTAL GERAL.					940	46	986	985

NOTA. — Os dois vehiculos-soccorro da Secção Rio Claro, estão classificados entre os vagões, e os da bitola de 1,m60 estão classificados entre os carros, como anteriormente se explicou.

Vagões — Bitola de 0,^{m}60

Ramal de Santa Rita

Designação	Procedencia	Typo	N.° de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em			TOTAL por especie
						Serviço	Reparação	Total	
Vagões cobertos	Estados Unidos	. . . . .	8	5.000	4.200	13	—	13	13
Vagões abertos	Estados Unidos	Americano	8	5.000	3.700	8	—	8	8
Breaks	Estados Unidos	Americano	8	5.000	4.200	2	—	2	2
Vagões para animaes	Estados Unidos, transformado nas officinas	Americano	8	—	4.400	1	—	1	1
					Total geral	24	—	24	24

Vagões — Ramal Descalvadense

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em			TOTAL por especie
						Serviço	Reparação	Total	
Vagões cobertos	Brasil (Companhia Constructora) .	Americano	8	5.000	4.200	4	—	4	
	Allemanha, transformado nas officinas .	»	8	5.000	4.200	2	—	2	
						6	—	6	6
Vagões abertos	Brasil (Companhia Constructora) .	Americano	8	5.000	3.700	3	—	3	3
Breaks	Brasil (officinas)	Americano	8	5.000	4.200	2	—	2	2
Vagões para gado	Brasil (officinas)	Americano	8	—	4.400	1	—	1	1
					Total geral	12	—	12	12

A numeração dos vagões das bitolas de 1,m60, 1,m00 e 0,m60 e a sua discriminação para o serviço de cargas estão representados nos quadros abaixo:

Bitola de 1,m60

Vagões para lenha, 4 rodas		Vagões para lenha 8 rodas		Breaks duplos, de 4 rodas		Vagões cobertos, de 4 rodas		Vagões abertos, de 4 rodas		Vagões duplos para trilhos e madeiras de 4 rodas		Vagões para gado de 4 rodas		Vagões para lastro, de 4 rodas		Vagões abertos, de 8 rodas		Vagões abertos, de 6 rodas		Breaks de 8 rodas		Vagões cobertos, de 6 rodas		Vagões para gado, de 8 rodas	
DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A
561	—	1322	—	1	2	17	18	51	—	401	414	83	85	551	560	420	—	419	—	34	—	431	—	1423	—
564	—	1364	—	5	6	20	33	53	56	479	486	146	—	562	563	422	—	421	—	36	—	433	—	1428	—
673	—	1371	—	7	10	35	—	64	—	—	—	148	—	650	672	424	—	423	—	161	—	435	—	1430	1431
1402	1416	1374	—	11	12	37	50	70	71	—	—	501	52	674	689	426	—	425	—	529	—	437	—	1433	—
1419	1421	1377	—	13	16	52	—	74	—	—	—	524	—	1472	1476	428	—	427	—	816	—	439	—	1436	—
—	—	—	—	57	58	59	60	90	—	—	—	526	—	—	—	430	—	429	—	1250	1309	441	—	1438	1440
—	—	—	—	61	62	63	—	93	94	—	—	—	—	—	—	432	—	455	—	1447	1471	443	—	1444	—
—	—	—	—	65	68	69	—	97	101	—	—	—	—	—	—	434	—	457	—	—	—	445	—	1482	1489
—	—	—	—	72	73	86	—	104	—	—	—	—	—	—	—	436	—	459	—	—	—	447	—	1490	1491
—	—	—	—	75	82	89	—	107	108	—	—	—	—	—	—	438	—	461	—	—	—	449	—	—	—
—	—	—	—	87	88	102	103	111	—	—	—	—	—	—	—	440	—	463	—	—	—	451	—	—	—
—	—	—	—	91	92	109	—	113	115	—	—	—	—	—	—	442	—	465	—	—	—	453	—	—	—
—	—	—	—	95	96	112	—	117	120	—	—	—	—	—	—	444	—	467	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	105	106	116	—	123	—	—	—	—	—	—	—	446	—	469	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	142	143	121	122	125	—	—	—	—	—	—	—	448	—	471	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	164	165	124	—	127	—	—	—	—	—	—	—	450	—	473	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	167	170	126	—	129	—	—	—	—	—	—	—	452	—	475	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	306	309	128	—	131	139	—	—	—	—	—	—	454	—	477	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	357	392	130	—	141	—	—	—	—	—	—	—	456	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	395	400	160	—	144	—	—	—	—	—	—	—	458	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	417	418	166	—	147	—	—	—	—	—	—	—	460	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	522	523	171	200	149	151	—	—	—	—	—	—	462	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	600	623	301	302	153	159	—	—	—	—	—	—	464	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Vagões para lenha, 4 rodas		Vagões para lenha, 8 rodas		Breaks duplos, de 4 rodas		Vagões cobertos, de 4 rodas		Vagões abertos, de 4 rodas		Vagões duplos para trilhos e madeira de 4 rodas		Vagões para gado, de 4 rodas		Vagões para lastro, de 4 rodas		Vagões abertos, de 8 rodas		Vagões abertos, de 6 rodas		Breaks, de 8 rodas		Vagões cobertos, de 6 rodas		Vagões para gado, de 8 rodas	
DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A
—	—	—	—	624	627	304	305	201	300	—	—	—	—	—	—	466	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	636	637	345	356	303	—	—	—	—	—	—	—	468	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	642	643	393	394	310	344	—	—	—	—	—	—	470	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	644	645	415	—	416	—	—	—	—	—	—	—	472	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	760	799	525	—	487	500	—	—	—	—	—	—	474	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	871	888	527	528	1162	1201	—	—	—	—	—	—	476	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	1062	1077	530	550	1310	1311	—	—	—	—	—	—	478	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	1080	1161	565	599	1417	1418	—	—	—	—	—	—	1202	1231	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	1238	1249	628	635	1477	1481	—	—	—	—	—	—	1312	1321	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	638	641	—	—	—	—	—	—	—	—	2323	1363	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	646	649	—	—	—	—	—	—	—	—	1365	1370	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	690	759	—	—	—	—	—	—	—	—	1372	1373	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	800	815	—	—	—	—	—	—	—	—	1375	1376	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	817	870	—	—	—	—	—	—	—	—	1378	1401	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	889	948	—	—	—	—	—	—	—	—	1422	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	950	1036	—	—	—	—	—	—	—	—	1424	1427	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	1038	1061	—	—	—	—	—	—	—	—	1429	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	1232	1237	—	—	—	—	—	—	—	—	1432	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1434	1435	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1437	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1441	1443	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1445	1446	—	—	—	—	—	—	—	—
21		5		300		492		254		22		28		56		160		18		90		12		20	

Total goral 1478

O vagão 110, os guindastes e o carretão para transporte de locomotivas não figuram neste quadro·

Vagões — Bitola de 1^m,00

Vagões abertos, de 8 rodas		Vagões para animaes, de 8 rodas		Vagões cobertos, com compartimento para os guardas, de 8 rodas		Vagões cobertos, de 8 rodas	
Numeração		Numeração		Numeração		Numeração	
De	A	De	A	De	A	De	A
1	8	83	88	26	33	9	25
49	54	314	348	45	48	34	44
55	64	499	500	70	78	65	69
89	103	934	—	622	641	79	82
159	188	—	—	722	741	104	158
289	313	—	—	762	791	189	288
439	488	—	—	812	822	349	438
489	492	—	—	—	—	602	621
493	498	—	—	—	—	642	721
501	511	—	—	—	—	742	761
512	601	—	—	—	—	792	811
903	906	—	—	—	—	822	902
933	—	—	—	—	—	907	921
935	984	—	—	—	—	922	932
310		44		101		529	

Total Geral . . . 984

Os vagões de n.^{os} 822 a 932 são tubulares; os de n.^{os} 411 e 783 são de soccorro e o vagão guindaste não tem numeração, não figurando por isso na relação acima.

O vagão para animaes n.^{o} 934 era o carro da bitola de 1^m,60 de n.^{o} 29 e que actualmente serve para a baldeação de gado da bitola de 1^m,00 para a de 1^m,60.

Os vagões de n.^{os} 935 a 984 têm o estrado de aço e estão em serviço desde novembro.

VAGÕES — Bitola de $0,^{m}60$

Ramal de Santa Rita

Vagões abertos de 8 rodas		Vagões para gado, de 8 rodas		Vagões cobertos, de 8 rodas		Breaks, de 8 rodas	
De	a	De	a	De	a	De	a
1	8	9	—	11	23	10	—
—	—	—	—	—	—	24	—
8		1		13		2	

Ramal Descalvadense

Vagões abertos, de 8 rodas		Vagões para animaes, de 8 rodas		Vagões cobertos, de 8 rodas		Breaks de 8 rodas	
De	a	De	a	De	a	De	a
1	3	9	—	4	8	10	11
—	—	—	—	12	—	—	—
3		1		6		2	

Em 31 de dezembro era o seguinte o estado dos carros, vagões e guindastes das tres bitolas:

Bitolas		Designação	Carros	Vagões	Guindastes	Carretão p. o transporte de locomotivas	Total
Bitola de $1^m,60$		Em serviço, inclusive o vagão 110	82	1416	5 [1]	1	1504
		Em reparação	10	63	—	—	73
		Total	92	1479	5	1	1577
Bitola de $1^m,00$		Em serviço	75	938	1	—	1014
		Em reparação.	7	46	—	—	53
		Total	82	984	1	—	1067
Bitola de $0,^m60$	Santa Rita	Em serviço	5	24	—	—	29
		Em reparação	—	—	—	—	—
	Descalvadense . .	Em serviço	3	12	—	—	15
		Em reparação	1	—	—	—	1
		Total	4	12	—	—	16

(1) Estão incluidos os dois guindastes a vapor.

Os quadros seguintes mostram o effectivo do material rodante das bitolas de 1,^{m}60 e 1,^{m}00 de 1889 a 1908:

Annos	Carros	Vagões	Total
Anno de 1889	33	518	551
„ „ 1890	45	548	593
„ „ 1891	65	755	820
„ „ 1892	64	857	921
„ „ 1893	66	918	984
„ „ 1894	91	1.053	1.144
„ „ 1895	91	1.185	1.276
„ „ 1896	97	1.249	1.346
„ „ 1897	97	1.414	1.511
„ „ 1898	98	1.414	1.512
„ „ 1899	98	1.418	1.516
„ „ 1900	98	1.421	1.519
„ „ 1901	91	1.471	1.562
„ „ 1902	92	1.471	1.563
„ „ 1903	92	1.471	1.563
„ „ 1904	93	1.470	1.563
„ „ 1905	92	1.465	1.557
„ „ 1906	91	1.465	1.556
„ „ 1907	92	1.467	1.559
„ „ 1908	92	1.478	1.570

Observação — Não figuram nos vagões acima mencionados o vagão n.º 110, que é o tender do guindaste de Campinas; os tres vagões guindastes; os guindastes a vapor e o carretão para transporte de locomotivas.

Bitola de 1,^{m}00

Annos	CARROS	VAGÕES	TOTAL
Anno de 1892	23	332	355
„ „ 1893	34	461	495
„ „ 1894	48	487	535
„ „ 1895	49	500	549
„ „ 1896	74	820	894
„ „ 1897	74	820	894
„ „ 1898	74	820	894
„ „ 1899	75	821	896
„ „ 1900	75	821	896
„ „ 1901	75	821	896
„ „ 1902	75	821	896
„ „ 1903	75	921	996
„ „ 1904	77	925	1.002
„ „ 1905	80	932	1.012
„ „ 1906	81	933	1.014
„ „ 1907	82	934	1.016
„ „ 1908	82	984	1.066

NOTA — O vagão guindaste não figura nesta lista.

Todos os vagões da bitola de 1,^{m}60, menos os guindastes, o carretão para transporte de locomotivas e o vagão n. 110, têm freio automatico ou encanamento, dos quaes 467 munidos de cylindro, como mostra o quadro seguinte:

Classificação	Numero de rodas	Numero de vagões	Com encanamentos	Com cylindro
Vagões para lenha	4	21	16	5
„ „ „	8	5	5	—
„ cobertos	4	492	492	—
„ abertos	4	254	242	12
„ para trilhos	4	22	22	—
„ „ gado	4	28	—	28
„ „ „	8	20	5	15
„ abertos	6	18	18	—
„ cobertos	6	12	12	—
„ para lastro	4	56	51	5
„ abertos	8	160	148	12
Breaks duplos	4	300	—	300
„ cobertos	8	90	—	90

Tracção

Bitolas de 1,m60, 1,m00 e 0,m60

No anno de 1908 o percurso total das locomotivas foi de 3.970.314 kilometros, não incluindo 33.051 kilometros percorridos pelas locomotivas numeros 6, 7, 11, 12 e 13 na construcção da linha de Bebedouro a Barretos.

Representa este percurso um augmento de 125.419 kilometros mais que em 1907 e 352.943 kilometros mais que em 1906.

O seguinte quadro descrimina este percurso por bitolas e trens, comparando-o com os dos annos de 1907 e 1906:

Bitolas		Em serviço do trafego					Em serviço da linha	TOTAL por bitola
		Trens de passageiros	Trens mixtos	Trens de cargas	Trens de gado	Em manobras e reservas	Trens de lastro	
Bitola de 1,m60	1908	507.704	78.050	516.303	1.472	712.620	12.177	1.828.326
	1907	473.015	46.922	530.792	—	717.006	12.020	1.779.755
	1906	424.769	16.740	580.449	—	693.825	5.133	1.720.916
Bitola de 1,m00	(1) 1908	557.733	191.868	847.648	1.640	458.659	16.528	2.074.076
	1907	557.762	188.126	800.999	—	423.649	24.361	1.994.897
	1906	541.077	180.856	706.958	—	370.543	19.029	1.818.463

(1) Não estão incluidos os percursos das locomotivas n.os 6, 7, 11, 12 e 13 durante o tempo que trabalharam na construcção e por conta dos empreiteiros.

Os percursos totaes feitos pelas locomotivas em 1908 são indicados no quadro seguinte, no qual se vê que as locomotivas que fizeram maior percurso foram as n.os 24 (69.712 kilometros), 25 (64.889 kilometros) e 26 (66.852 kilometros) da bitola de 1,m60; 38 (45.882 kilometros), 39 (47.686 kilometros) e 40 (44.085 kilometros) da bitola de 1m,00 e 7 (19.218 kilometros) da bitola de 0m,60.

Bitolas			Em serviço do trafego					Em serviço da linha	TOTAL por bitola
			Trens de passageiros	Trens mixtos	Trens de cargas	Trens de gado	Trens de lastro	Trens de lastro	
Bitola de 0,m60. . . .	Ramal de Sta. Rita	1908	20.161	—	16.670	—	11.514	230	48.575
		1907	20.116	—	15.042	—	13.505	335	48.999
		1906	19.116	—	22.909	—	14.997	—	57.022
	Ramal Descalvadense	1908	28	10.240	1.766	—	7.261	42	19.337
		1907	588	10.248	3.774	—	6.632	—	21.242
		1906	392	9.884	3.992	—	6.702	—	20.970
Total por trem e geral . . .		1908	1.085.626	280.158	1.832.387	3.112	1.190.054	28.977	3.970.314
		1907	1.051.481	245.296	1.350.607	—	1.160.792	36.717	3.844.893
		1906	985.354	207.480	1.314.308	—	1.086.067	24.162	3.617.371

Bitola de 1m,60

N.º das locomotivas	Kilometros
1	21.506
2	30.403
3	3.032
5	10.302
6	9.499
9	694
10	17.577
11	18.314
12	13.167
13	26.807
14	20.113
15	9.268
18	14.980
19	1.480
20	2.910
21	24.277
22	12.012
23	37.548
24	69.712
25	64.339
26	66.352
27	31.191
28	29.950
29	21.447
30	17.812
31	29.896
32	24.916
33	20.057
34	26.157
35	31.750
36	34.751
37	29.116
38	22.566
39	38.751
40	26.653
41	55.499
42	30 217
43	33.605
44	22.551
45	35.416
46	37.116
47	27.508
48	40.854
49	24.789
50	53.084
51	25.920
52	21.068
53	27.444
54	31.911
55	37.792
56	38.106
57	36.299
58	26.332
59	23.357
60	28.146
61	41.896
62	45.996
63	34.832
64	32.092
65	23.124
66	13.320
67	15.848
68	52.019
69	52.880
Total. .	1.828.326

Bitola de 1m,00

N.º das locomotivas	Kilometros
1	13.568
2	20.632
3	30.177
4	21.441
5	38.448
(1) 6	28.737
7	34.401
8	37.318
(2) 9	30.473
(3) 10	34.591
11	26.018
12	41.125
13	43.569
(4) 14	40.060
(5) 15	37.275
(6) 16	37.059
(7) 17	37.236
18	34.958
19	36.192
21	42.283
22	39.315
23	30.701
24	16.994
25	41.008
26	38.037
28	39.228
29	32.709
30	35.712
31	41.228
32	39.987
33	34.306
34	41.207
35	45.979
36	40.095
37	42.614
38	45.882
39	47.686
40	44.085
41	31.394
42	41.775
43	34.959
44	25.550
45	31.038
46	31.343
47	29.007
48	35.825
49	36.913
50	36.562
51	40.793
52	38.497
53	33.804
54	29.871
55	33.322
56	15.656
57	19.798
58	31.103
59	18.878
60	37.651
61	40.251
62	37.752
Total .	2.074.076

Kilometragem que não está incluida na bitola de 1,m00

6	7.850
7	13.032
11	7.585
12	3.634
13	950
Total .	33.051

Bitola de 0m,60

N.º das locomotivas	KILOMETROS
Ramal Descalvadense	
1	3.356
2	12.984
4	2.997
Total	19.337
Ramal de Santa Rita	
3	9.021
4	3.063
5	12.193
6	5.080
7	19.218
Total	48.575
TOTAL GERAL.	67.912

(1) Antiga n.º 1
(2) ,, ,, 17
(3) ,, ,, 16
(4) ,, ,, 9
(5) ,, ,, 10
(6) ,, ,, 15
(7) ,, ,, 14

As locomotivas n.os 1 e 2 da bitola de 1m,00 entraram em serviço no mez

Resumo do quadro de percurso das locomotivas em 1908 e comparação com os percursos em 1907 e 1906.

Percurso	Num. de locomotivas			Percursos					
				TOTAL			MAXIMO DE UMA LOCOMOTIAA		
	1908	1907	1906	1908	1907	1906	1908	1907	1906
Bitola de 1,m60									
De 100 a 10000	6	7	9	26883	47210	53089	9499	9849	9974
De 10000 a 20000	9	15	14	133332	217556	222394	18314	19970	18914
De 20000 a 30000	23	24	26	573700	617699	675039	29950	29868	29684
De 30000 a 40000	16	13	10	551780	445468	342703	38751	39718	39018
De 40000 a 50000	3	5	6	128746	220664	264020	45996	48110	47489
Superior a 50000	7	4	3	413885	231158	163671	69712	63968	60576
Bitola de 1,m00									
De 10000 a 20000	5	3	5	84894	52522	81833	19798	19280	19314
De 20000 a 30000	7	11	16	181256	279799	396452	29007	29532	28427
De 30000 a 40000	32	32	28	1128286	1141418	960109	39987	39897	39558
De 40000 a 50000	16	12	9	679640	521158	380069	47686	47556	41264
Bitola de 0,m60									
De 1000 a 5000	1	1	1	3356	4952	4007	3356	4952	4007
De 5000 a 10000	3	2	3	20161	17393	27044	9021	9336	9751
De 10000 a 15000	2	3	1	25177	31741	12086	12984	11061	12086
Superior a 15000	1	1	2	19218	16155	34855	19218	16155	17489

Os percursos medios das locomotivas de trens de passageiros e das locomotivas de trens de cargas, referindo-se exclusivamente ao serviço na tracção de trens, excluindo-se os correspondentes as manobras nas estações foram:

Designação das locomotivas	BITOLA DE 1,m60			BITOLA DE 1,m00		
	1908	1907	1906	1908	1907	1906
Locomotivas de trens de passageiros . .	26678	24596	22163	31900	32103	30928
» de trens de cargas	17345	16606	16943	29684	30393	26084

Os quadros seguintes mostram os percursos medios e totaes das locomotivas classificadas pelas dimensões dos seus elementos principaes:

Designação das locomotivas	Num. de locomotivas			Percurso					
				TOTAL			MEDIO		
	1908	1907	1906	1908	1907	1906	1908	1907	1906
Bitola de 1,m60									
Locomotivas de trens de passageiros									
1 a 4	4	4	4	35139	32220	33846	8785	8055	8461
9 a 11	3	3	3	31625	32416	2628	10542	10805	8760
22	1	1	1	9534	14234	6254	9534	14234	6254
24 a 26	3	3	3	178888	139656	113608	59629	46552	37869
38 a 41 e 48 a 50	7	7	7	192307	182235	179399	27472	26033	25628
68 e 69	2	2	2	86076	91136	83882	43038	45568	41941
Locomotivas de trens de cargas									
5 a 8	4	4	4	1763	7717	9544	441	1929	2386
12 a 15	4	4	4	15658	16863	12296	3914	4216	3074
17 e 18	2	2	2	1746	2838	2384	873	1419	1192
19 a 21	3	3	3	21547	21331	44042	7182	7110	14681
27 a 29 e 33 a 37	8	8	8	167492	177150	147950	20937	22144	18493
42 a 47 e 54 a 57	10	10	10	270154	235908	249385	27015	23591	24938
58 a 63	6	6	6	163420	152618	161308	27236	25436	26885

Designação das locomotivas	Num. de locomotivas			Percurso					
				TOTAL			MEDIO		
	1908	1907	1906	1908	1907	1906	1908	1907	1906
Bitola de 1,m00									
Locomotivas de trens de passageiros									
6 a 13 (1)	8	8	8	217143	229308	220216	27143	28663	27527
14 e 15 (2)	2	2	2	60744	61086	53509	30372	30543	26754
24	1	1	1	15828	15235	15377	15828	15235	15377
28 a 30 e 35 a 40	9	9	9	339618	325550	311408	37735	36172	34601
60 a 62	3	3	3	100363	107202	110833	33454	35734	36944
Locomotivas de trens de cargas									
1 e 2	2	—	—	29332	—	—	14666	—	—
3 a 5	3	3	3	73840	68923	57471	24613	22974	19157
16 a 19, 21 a 23 e 26 (3)	8	8	8	260986	258974	231571	32623	32372	28946
25, 31 a 34 e 41 a 52	17	17	17	529591	537154	448127	31152	31597	26360
53 a 55	3	3	3	85837	77135	71449	28612	25711	23816

(1) Está incluida a locomotiva n.º 9, que foi cedida á E. de F. de Araraquara em outubro
As locomotivas 6, 9 e 10 são as que eram numeradas 1, 17 e 16.
(2) Estas locomotivas são as antigas n.os 9 e 10.
(3) As locomotivas 16 e 17 são as antigas n.os 15 e 14.

Os percursos totaes das bitolas de 1,m60, desde 1890, e 1,m00, desde 1897, foram os seguintes:

Annos	Percursos na bitola de 1,m60	Mais	Menos	Percurso na bitola de 1,m00	Mais	Menos
1890	751.376					
1891	1.037.749	286.373				
1892	1.106.305	68.566				
1893	1.283.674	177.369				
1894	1.348.769	65.095				
1895	1.475.300	126.531				
1896	1.656.949	181.649				
1897	1.692.831	35.882		1.313.362		
1898	1.586.260	. . . . .	106.412	1.260.960	. . . . .	52.402
1899	1.593.544	7.125		1.236.163	. . . . .	24.797
1900	1.585.200	. . . . .	8.344	1.265.456	29.293	
1901	1.742.639	157.439		1.547.861 (1)	282.405	
1902	1.691.082	. . . . .	51.557	1.701.470 (1)	153.609	
1903	1.629.273	. . . . .	61.809	1.767.102 (1)	65.632	
1904	1.645.800	16.527		1.775.890 (1)	8.778	
1905	1.625.158	. . . . .	20.642	1.669.913 (1)	. . . . .	105.977
1906	1.720.916	95.758		1.818.463	148.550	
1907	1.779.755	58.839		1.994.897	176.434	
1908	1.828.326	48.571		2.107.127 (1)	112.230	

(1) Estão incluidas as kilometragens em serviço da construcção da Linha.

Percurso de vehiculos

O percurso total dos carros e vagões, tanto no serviço do Trafego como no da Linha, nas diversas bitolas attingiu em 1908 a 57.704.893 kilometros, contra 55.534.919 kilometros em 1907 e 51.773.670 kilometros em 1906.

O quadro seguinte discrimina estes percursos por especie de vehiculo e por bitola:

Bitola de	Percurso de carros			Percurso de vagões			Percurso total por bitola		
	1908	1907	1906	1908	1907	1906	1908	1907	1906
1,m60	6.247.806	5.850.089	5.210.965	17.680.946	18.451.966	18.089.650	23.928.752	24.302.055	23.300.615
1,m00	5.680.792	5.477.598	5.213.216	27.658.182	25.327.242	22.731.130	33.338.974	30.804.840	27.944.346
0,m60 Ramal Santa Rita.	125.652	126.524	121.290	226.204	201.580	306.691	351.856	328.110	427.981
0,m60 „ Descalvadense.	36.052	36.334	39.558	49.259	63.586	61.170	85.311	99.920	100.728
Total por especie de vehiculo e total geral . . .	12.090.302	11.490.545	10.585.029	45.614.591	44.044.374	41.188.641	57.704.893	55.534.919	51.773.670

Nos percursos de vehiculos da bitola de 1,m60 estão incluidos os percursos de carros e vagões da Companhia Paulista nas linhas da São Paulo Railway.

O quadro seguinte mostra estes percursos: os dos vehiculos S. P. R. e os percursos dos vehiculos S. P. R. e C. P. nas linhas da Companhia Paulista.

Especificação	Percurso de carros			Percurso de vagões		
	1908	1907	1906	1908	1907	1906
Vehiculos C. P. nas linhas da São Paulo Railway	1.277.608	1.239.230	1.078.386	7.243.880	7.918.234	7.836.862
Vehiculos S. P. R. nas linhas da Companhia Paulista	1.616.530	1.409.154	1.352.664	8.106.504	7.345.002	9.090.764
Vehiculos C. P. e S. P. R. nas linhas da Companhia Paulista	6.586.728	6.020.013	5.485.243	18.543.370	17.878.734	19.343.552

Nas diversas linhas os mezes de maior percurso de vehiculos foram:

Annos	Mezes	Bitola de 1,m60 — Vehiculos C. P. e S. P. R.	Bitola de 1,m00	Bitola de 0,m60	
				Ramal de Santa Rita	Ramal Descalvadense
1908	Agosto	—	—	47.862	—
„	Outubro	3.068.108	3.864.046	—	8.344
„	Novembro	—	—	—	—
1907	Janeiro	2.541.589	—	—	13.784
„	Outubro	—	3.268.346	—	—
„	Novembro	—	—	32.006	—
1906	Agosto	—	—	60.270	—
„	Setembro	3.055.195	—	—	—
„	Outubro	—	3.460.902	—	14.782

Conducção de trens

A despesa total com esta verba foi em 1908 de. . . 1.914:683$115; em 1907 de 1.930:527$613 e em 1906 de 1.848:689$129.

Houve, portanto, em 1908 uma reducção de despesa na importancia de 15:844$498, comparada com 1907, e um augmento de 65:993$986, comparadas as despesas de 1908 e 1906.

A reducção desta despesa em 1908, comparada com 1907, resulta do menor consumo de materiaes, principalmente carvão; o augmento em 1908, comparadas as despesas de 1908 e 1906, resulta da gratificação de 10 % sobre os ordenados, concedida em 1907 aos machinistas, foguistas e limpadores; da inclusão, em 1908, na verba "Pessoal", de empregados que não eram incluidos nesta verba em 1907; de se ter consumido exclusivamente carvão nos trens de passageiros e o preço deste material ser mais elevado em 1908, differença esta de 7$511 por tonelada, e do maior percurso das locomotivas e vehiculos.

Referidas, porém, estas despesas ás unidades de trabalho usuaes, como mostra o quadro em seguida, em 1908 correspondem ás menores quantias.

Bitolas de 1,m60, 1,m00 e 0,m60

Annos	Pessoal			Material			Total		
	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro
1908	$237	$176	$012	$414	$306	$021	$651	$482	$033
1907	$237	$175	$012	$443	$327	$023	$680	$502	$035
1906	$238	$174	$012	$460	$337	$023	$698	$511	$035

A despesa de "Conducção de trens", destribuida pela bitola é detalhada em seguida, comparando ao mesmo tempo os resultados obtidos em 1908 e em 1907.

Bitolas de 1,^{m} 60 e 0,^{m} 60

Em 1908 foi de 1.170:315$105 e em 1907 de .... 1.222:612$495 a despeza com a verba «Conducção de trens» nas bitolas de 1,^{m}60 e 0,^{m}60, como se vê nos quadros abaixo:

PESSOAL

DESIGNAÇÃO	Em 1908	Em 1907	Differença em 1908
Machinistas, foguistas, limpadores e pessoal para a conservação do material da Tracção	368:711$370	(1)362:598$630	+ 6:112$740
Reparação de caixas de agua, encanamentos e accessorios.	3:813$010	1:882$120	+ 1:930$890
Collocação de grelhas, guarda fogo e outros materiaes usados nas locomotivas em serviço	5:377$000	4:878$700	+ 498$300
Lubrificação de vehiculos . .	4:019$380	4:826$500	— 807$120
	381:920$760	374:185$950	+ 7:734$810

(1) Em 1907 esta verba se referia a machinistas, foguistas e limpadores.

MATERIAL

DESIGNAÇÃO	Em 1908	Em 1907	Differença em 1908
Carvão	251:587$250	324:929$780	— 73:342$530
Lenha	456:148$050	414:032$586	+ 42:115$464
Lubrificantes para locomotivas e vehiculos e materiaes para lubrificação de vehiculos	33:011$502	39:581$179	— 6.569$677
Estopa	7:696$437	9:969$266	— 2:272$829
Materiaes gastos em reparação de caixas d'agua, encanamentos e accessorios.	5:977$560	25:127$705	— 19:150$145
Materiaes diversos de uso corrente nas locomotivas; tijolos para guarda-fogo; grelhas; gaxetas; vidros de indicadores; pharóes; enchimentos para caixas; lã de Berlim, etc.	33:973$546	34:786$029	— 812$483
	788:394$345	848:426$545	— 60:032$200

O augmento que se nota na verba «Pessoal» provem da inclusão de diversos empregados nesta verba, o que não se dava em 1907. Estes empregados são encarregados da conservação do material rodante nos depositos.

A verba «Materiaes» gastos na reparação de caixas d'agua, etc. foi, em 1908, de 5:977$560 e em 1907 de 25:127$705, porque em 1907 houve maïor consumo de combustivel paraa elevação d'agua em Campinas, cuja despeza em dinheiro foi de 14:122$610 e foi debitada áquella verba a quantia 6:361$400 de encanamentos novos.

Os quadros e diagrammas seguintes mostram as despezas em quantidade e dinheiro, com carvão, lenha, lubrificantes e estopa, cujos preços medios foram em 1908 e 1907 respectivamente:

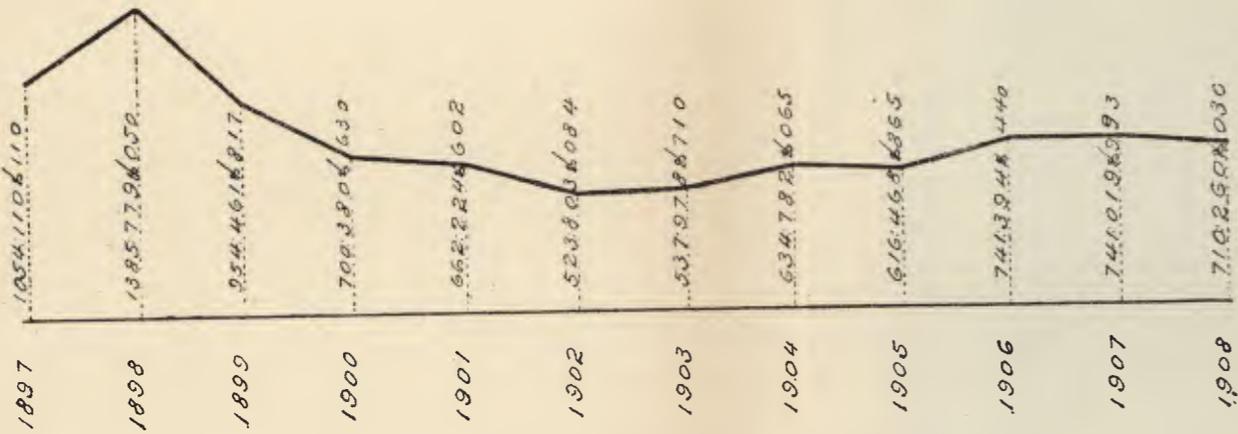
Materiaes	Bitola de 1,m60			Ramal de Santa Rita			Ramal Descalvadense		
	1908	1907	Differença em 1908	1908	1097	Differença em 1908	1908	1907	Differença em 1908
1 tonelada de carvão . . .	44$480	40$282	+ 4$198	—	38$260	—	50$000	37$894	+ 12$166
1 metro cubico de lenha .	2$950	2$866	+ $084	2$962	2$817	+ $145	3$011	2$846	+ $165
1 litro de oleo	$474	$520	— $046	$611	$667	— $056	$561	$669	— $108
1 kilogramma de estopa .	$512	$595	— $083	$510	$593	— $083	$509	$597	— $088

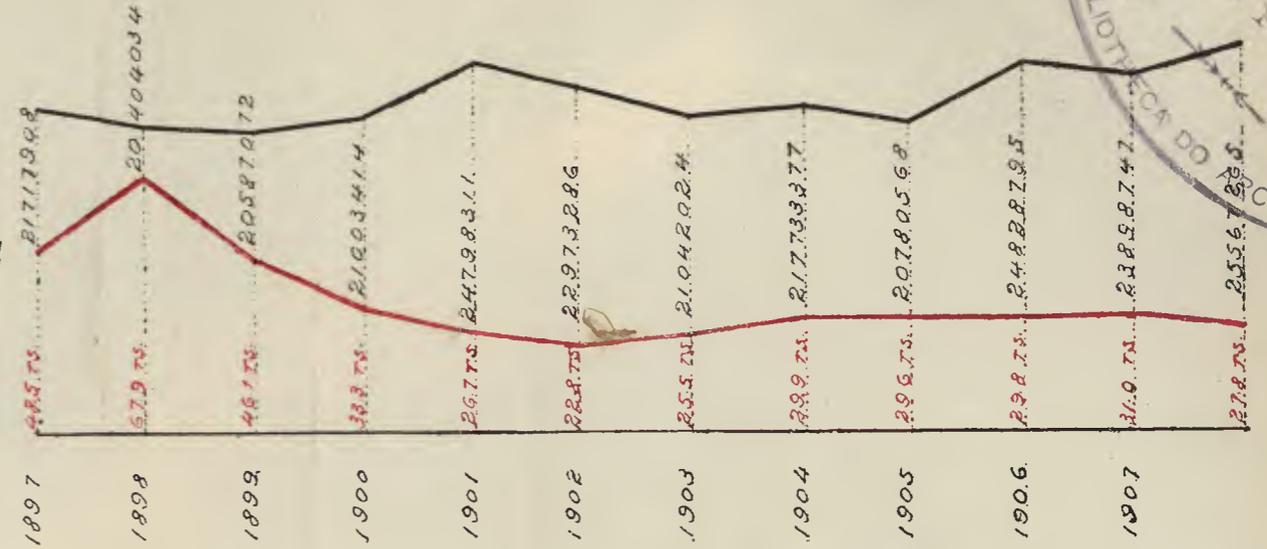
Bitola de $1,^{m}60$ e de $0,^{m}60$

Despesa absoluta total com o combustivel

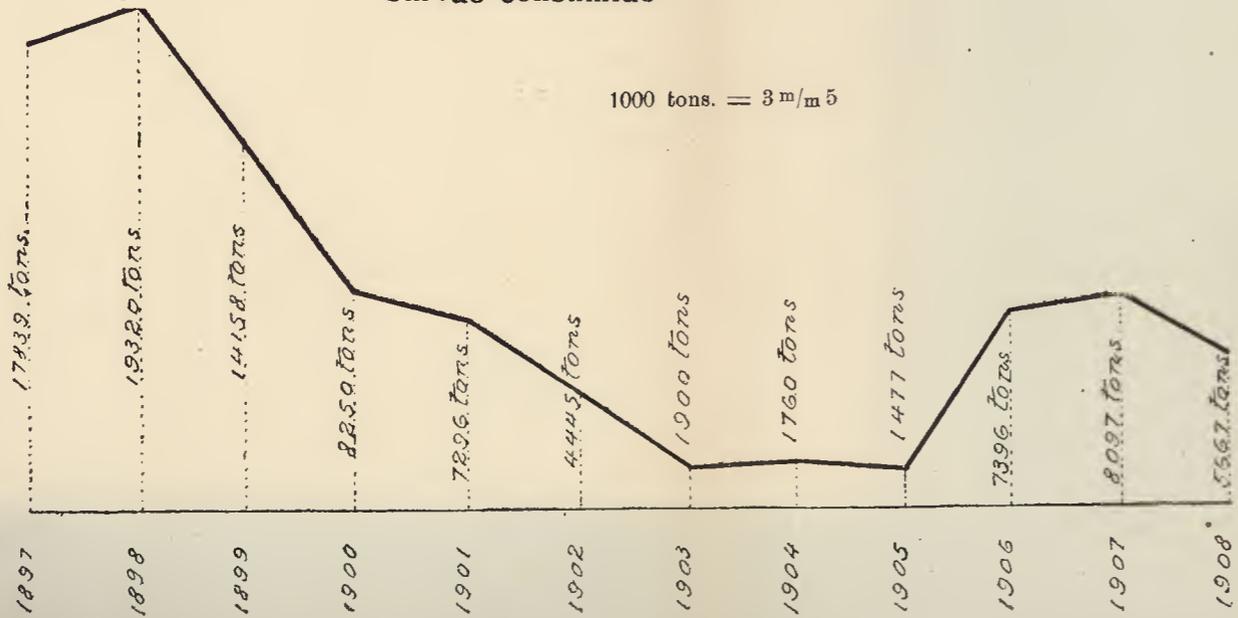
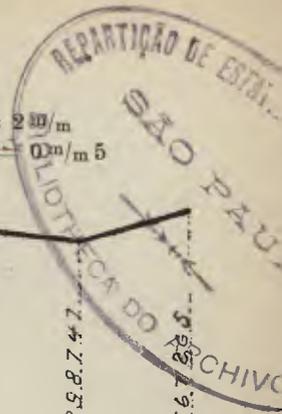
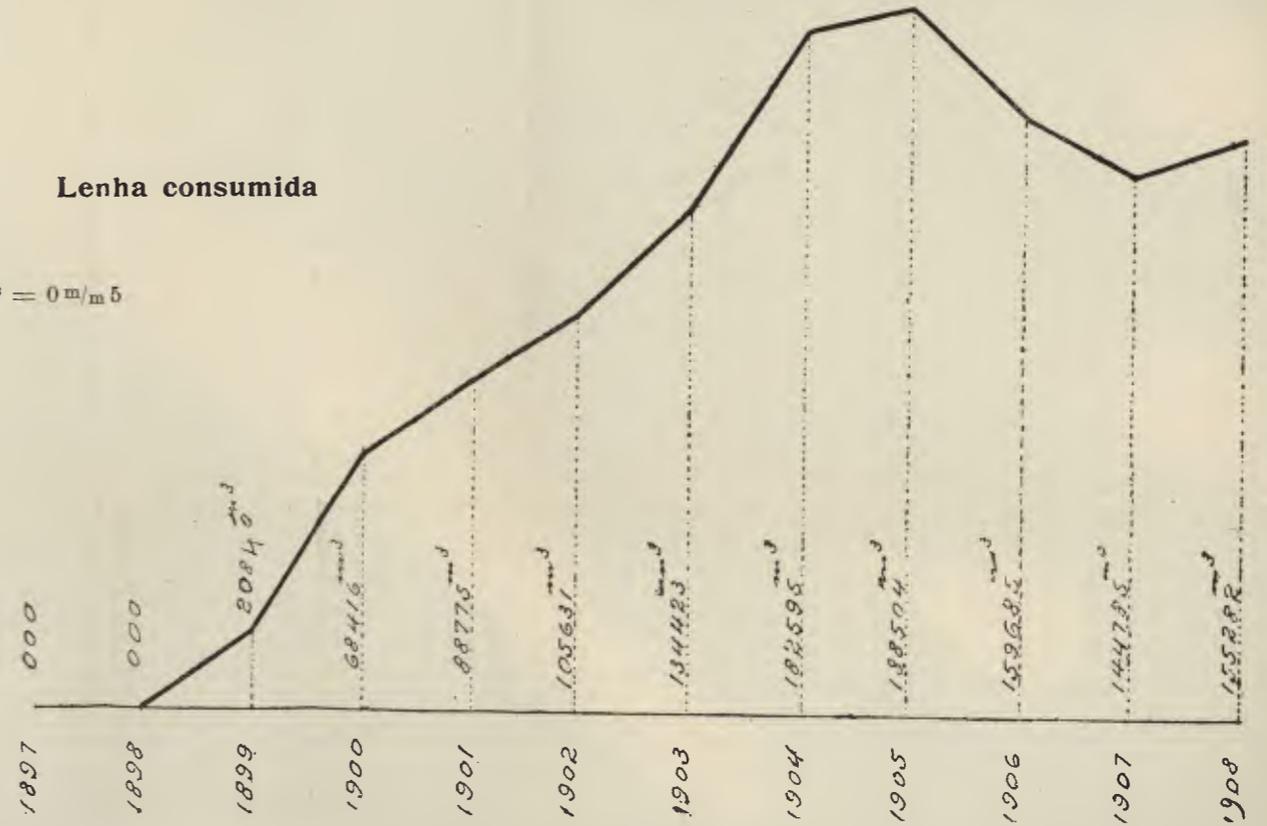
100:000$000 = 3 m/m

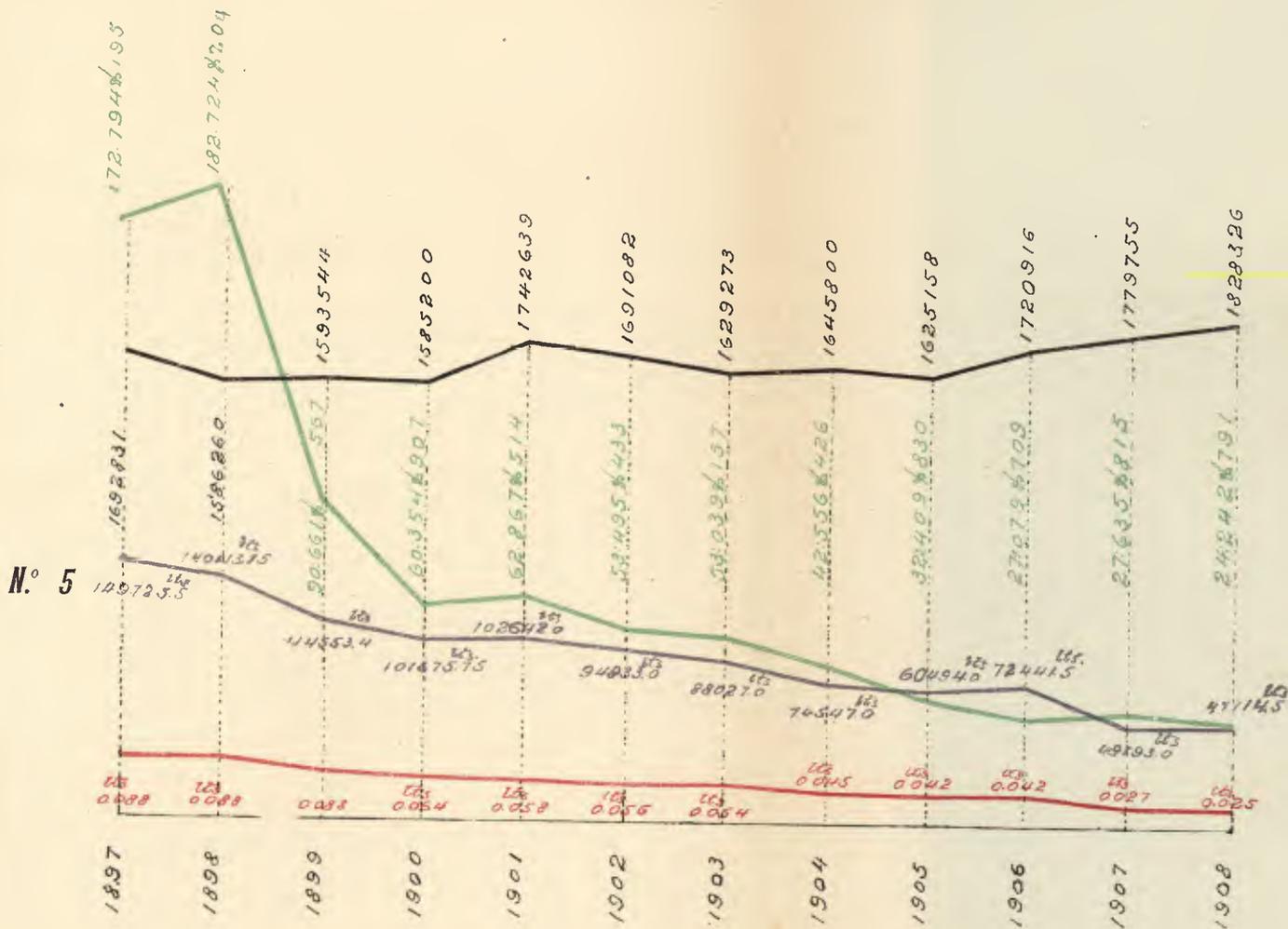
N.° 1

1897 1898 1899 1900 1901 1902 1903 1904 1905 1906 1907 1908

Vehiculo kilometros rebocados e seu custo médio em combustivel

1000000 de vehiculos kilometros rebocados = 2 m/m

1 real = 0 m/m 5

N.° 4

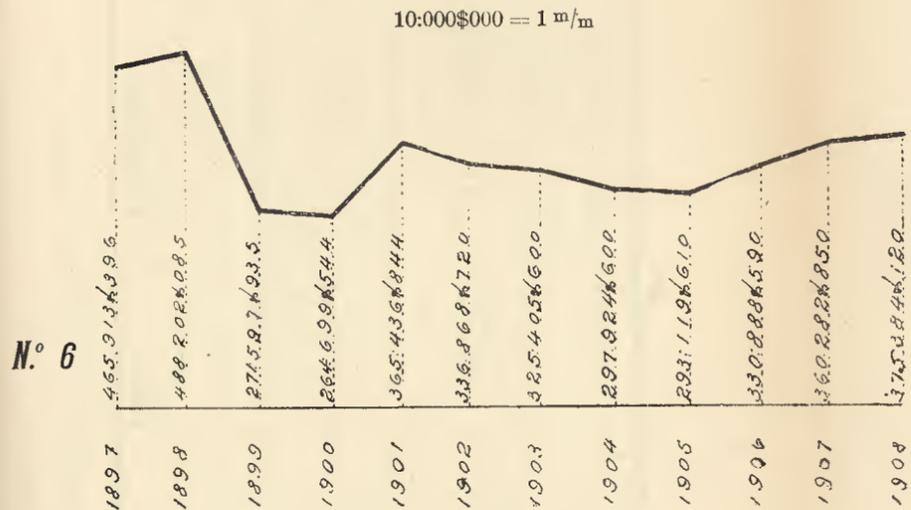
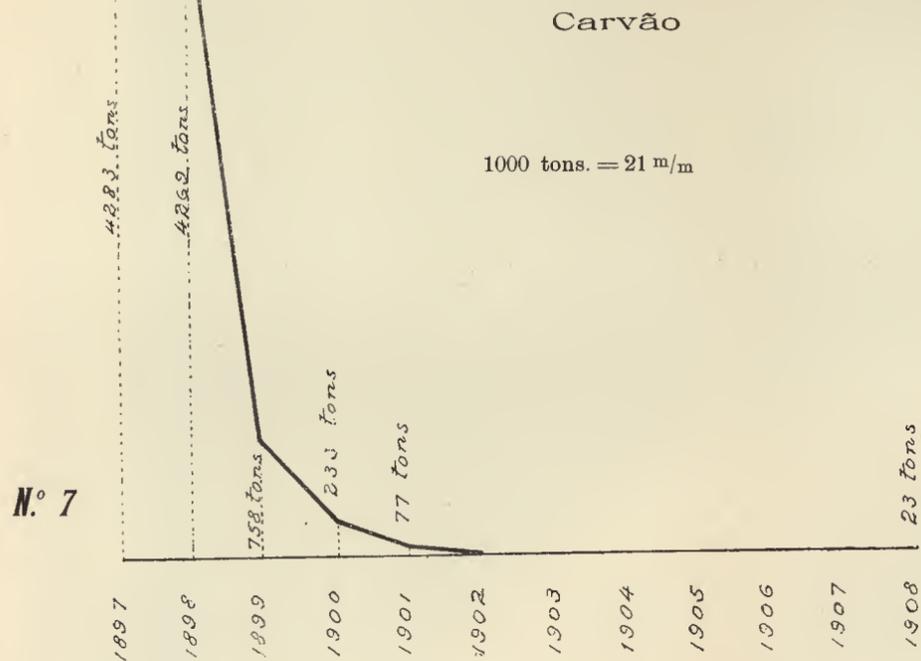
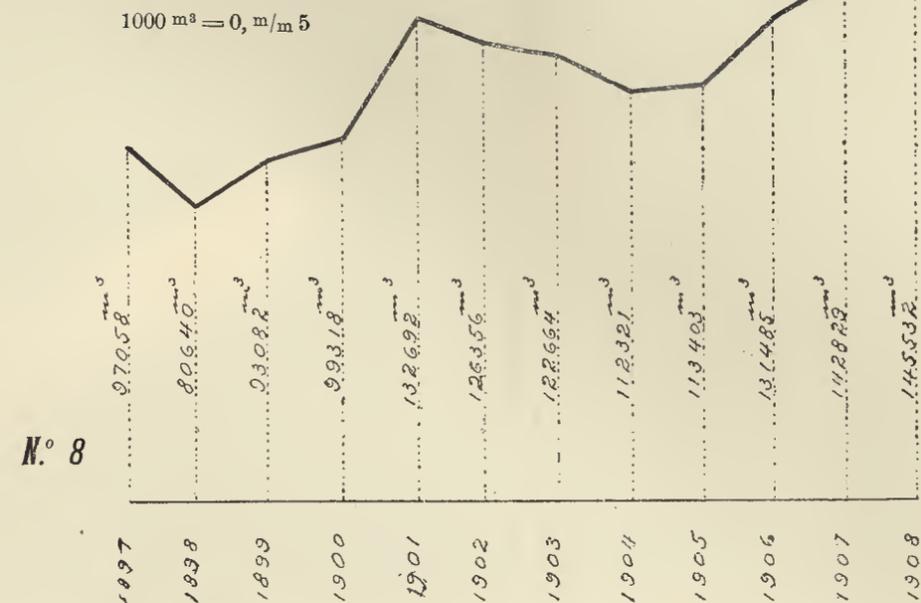
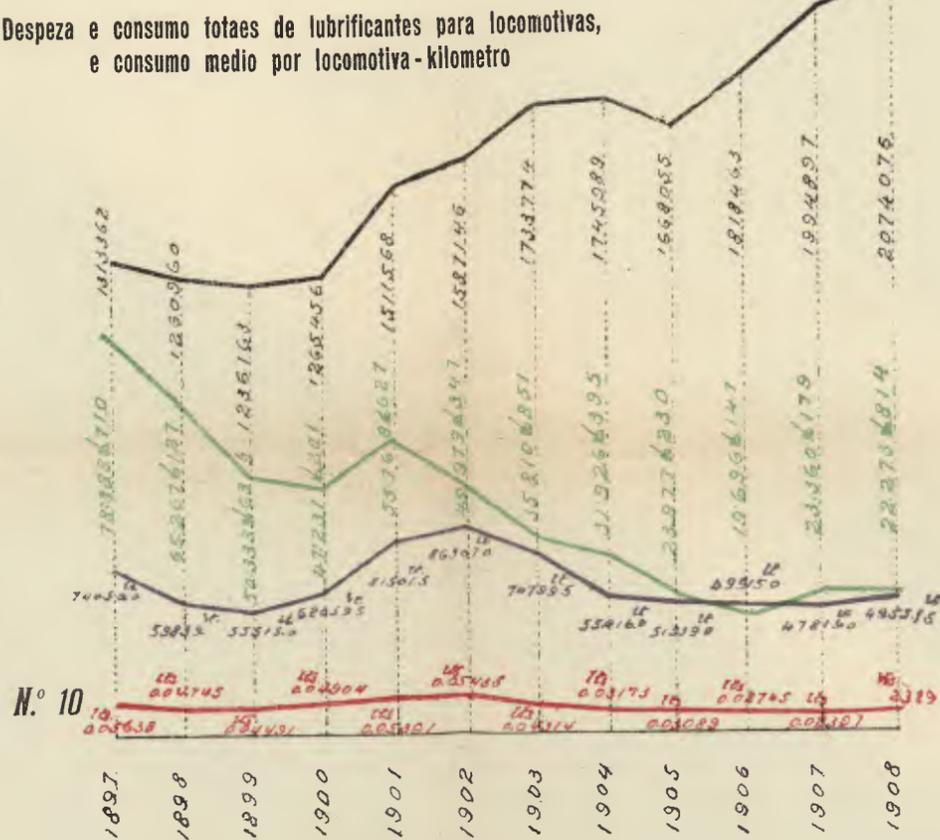
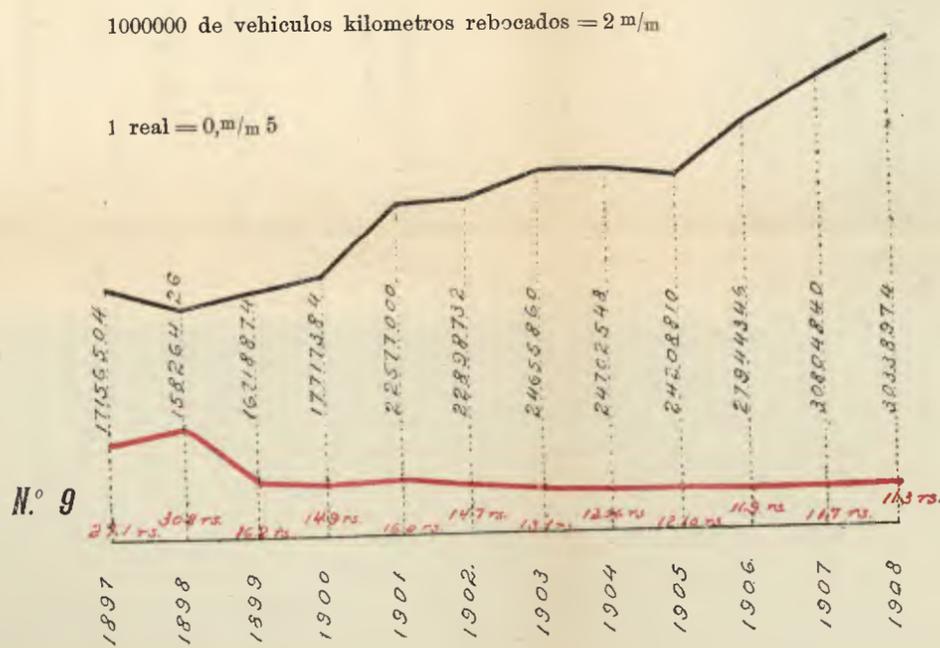
1897 1898 1899 1900 1901 1902 1903 1904 1905 1906 1907

Bitola de 1,^{m}60 (sómente)

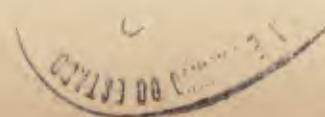
Despezas e consumo com lubrificantes para locomotivas, e consumo medio por locomotiva-kilometro.

1:000$000 = 0,$^{m}/_{m}$ 5

0, $^{lt.}$ 01 = 1 $^{m}/_{m}$

1000 lts. = 0 $^{m}/_{m}$ 25

25000 kilometros = 1 $^{m}/_{m}$

Despeza com combustivel nos trens em serviço do trafego
Bitola de 1,m00
Carvão
Lenha
10:000$000 = 1 m/m
1000 tons. = 21 m/m
1000 m³ = 0, m/m 5
N.° 6
N.° 7
N.° 8
Despeza e consumo totaes de lubrificantes para locomotivas, e consumo medio por locomotiva-kilometro
1000000 de vehiculos kilometros rebocados = 2 m/m
1 real = 0,m/m 5
N.° 9
N.° 10
20000 = 1 m/m (kilometro)
1:000$000 = 0 m/m 75
0, lt. 01 = 1 m/m
1.000 lts. = 33 m/m

O consumo de combustivel, lubrificante e estopa nas locomotivas e vehiculos foi:

Annos	Designação	Carvão		Lenha		Lubrificante		Estopa	
		Quant. em kgs.	Importancia em reis	Quant. em m.³	Importancia em reis	Quant. em litros	Importancia em reis	Quant. em kgs.	Importancia em reis
1908	Locom. serviço de trens	5656039	251:537$250	150956	445:418$020	46810,50	24:098$212	14569,5	7:465$877
	» » » lastro	9680	477$700	702	2:002$650	304,00	144$573	79,50	40$615
	Total.	5665719	252:014$950	151658	447:420$670	47114,50	24:242$791	14649,00	7:506$492
	Vehiculos	. . .	. . . . . .	. . .	. . . . . .	17369,00	6:365$643	266,50	140$640
	Total geral.	5665719	252:014$950	151658	447:420$670	64483,50	30:608$434	14915,50	7:647$132
1907	Locom. serviço de trens	8051030	324:216$730	141651	406:016$380	47996	27:518$146	16331,75	9:720$811
	» » » lastro	27370	1:203$220	259	750$787	197	117$669	46,00	27$240
	Total.	8078400	325:419$950	141910	406:767$167	48193	27:635$815	16377,75	9:748$051
	Vehiculos	. . .	. . . . . .	. . .	. . . . . .	19727	7:729$184	947,00	560$805
	Total geral.	8078400	325:419$950	141910	406:767$167	67920	35:364$999	17324,75	10:308$856

A comparação dos dois ultimos annos fornece o quadro seguinte:

Annos	Designação	Carvão		Lenha		Lubrificante		Estopa	
		Quantidade em kgs.	Importancia em réis	Quantidade em metros	Importancia em réis	Quantidade em litros	Importancia em réis	Quantidade em kgs.	Importancia em réis
Differença em 1908	Locomotivas . . .	—2412681	—73:405$000	+ 9748	+ 40:653$503	— 1078,50	— 3:393$024	— 1728,75	— 2:241$559
	Vehiculos					— 2358,00	— 1:363$541	— 680,50	— 420$165
	Total geral .	—2412681	—73:405$000	+ 9748	+ 40:653$503	— 3436,50	— 4:756$565	— 2409,25	— 2:661$724

Por unidade de trabalho as despesas e o consumo foram:

Annos	Designação	Carvão		Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quantidade em kgs.	Importancia em réis	Quantidade em metros³	Importancia em réis	Quantidade em litros	Importancia em réis	Quantidade em kgs.	Importancia em réis
1908	Locomotiva kilometro.	3,09	$137	0,08294	$244	0,02576	$013	0,0081	$004
1907	» »	4,53	$182	0,07974	$228	0,02707	$015	0,0092	$005
1908	Mais	—	—	0,00320	$016	—	—	—	—
	Menos	1,44	$045			0,00131	$002	0,0011	$001
1908	Vehiculo kilometro.	—	—	—	—	0,000691	$000,25	0,0000105	$000,005
1907	» »	—	—	—	—	0,000825	$000,32	0,0000396	$000,023
1908	Mais	—	—	—	—	—	—	—	—
	Menos	—	—	—	—	0,000134	$000,07	0,0000291	$000,018

Bitola de 0,m60

RAMAL DE SANTA RITA

O consumo de combustivel, lubrificantes e estopa nas locomotivas e vehiculos foi:

Annos	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		LENHA		LUBRIFICANTES		ESTOPA	
		Quantidade em kgs.	Importancia em reis	Quantidade em ms.³	Importancia em reis	Quantidade em litros	Importancia em reis	Quantidade em kgs.	Importancia em reis
1908	Locomotivas	—	—	2801	8:296$330	584,50	347$526	305	155$420
	Vehiculos	—	—	—	—	200,00	132$400	—	—
	Total	—	—	2801	8:296$330	784,50	479$926	305	155$420
1907	Locomotivas	6900	264$000	2265,50	6:383$450	681	398$498	272	161$705
	Vehiculos	—	—	—	—	480	376$000	30	17$550
	Total	6900	264$000	2265,50	6:383$450	1161	774$498	302	179$255

A comparação dos dois ultimos annos fornece o quadro seguinte:

Annos	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		LENHA		LUBRIFICANTES		ESTOPA	
		Quantidade em kgs.	Importancia em reis	Quantidade em ms.^{3}	Importancia em reis	Quantidade em litros	Importancia em reis	Quantidade em kgs.	Importancia em reis
Differença em 1908	Locomotivas . . .	— 6900	— 264$000	+535,50	+ 1:912$880	— 96,50	— 50$972	+ 33	— 6$285
	Vehiculos	—	—	—	—	—280,00	— 243$600	— 30	— 17$550
		— 6900	— 264$000	+535,50	+ 1:912$880	—376,50	— 294$572	+ 3	— 23$835

Por unidade de trabalho as despezas e o consumo foram:

Annos	DESIGNAÇÃO	CARVÃO		LENHA		LUBRIFICANTES		ESTOPA	
		Quantidade em kgs.	Importancia em reis	Quantidade em ms.³	Importancia em reis	Quantidade em litros	Importancia em reis	Quantidade em kgs.	Importancia em reis
1908	Locomotiva kilom.	—	—	0,057	$171	0,012	$007	0,006	$003
1907	„ „	0,14	$005	0,046	$130	0,014	$008	0,006	$003
1908	Mais.	—	—	0,011	$041	—	—	—	—
	Menos	0,14	$005	—	—	0,002	$001	—	—
1908	Vehiculo kilom.	—	—	—	—	0,0006	$000,4	—	—
1907	„ „	—	—	—	—	0,0014	$001,1	0,00009	$000,5
1908	Mais.	—	—	—	—	—	—	—	—
	Menos	—	—	—	—	0,0008	$000,7	0,00009	$000,5

BITOLA DE 0,^{m}60

Ramal Descalvadense

O consumo de combustivel, lubrificantes e estopa nas locomotivas e vehiculos foi:

Annos	Designação	Carvão		Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quant. em kgs.	Importancia em reis	Quant. em ms^{3}	Importancia em reis	Quant. em litros	Importancia em reis	Quant. em kgs.	Importancia em reis
1908	Locomotivas . .	1000	50$000	823	2:478$080	303	169$818	160	82$170
	Vehiculos . . .	. . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . .	. . . . .	160	117$200
	Total . . .	1000	50$000	823	2:478$080	303	169$818	320	199$370
1907	Locomotivas . .	11850	449$050	610	1:736$376	396	243$315	150	89$175
	Vehiculos . . .	. . .	. . . . .	. . .	. . . . .	200	155$600	22	13$550
	Total . . .	11850	449$050	610	1:736$376	596	398$915	172	102$725

A comparação dos dois ultimos annos fornece o quadro seguinte:

Annos	Designação	Carvão		Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quant. em kgs.	Importancia em reis	Quant. ms ^{3}	Importancia em reis	Quant. em litros	Importancia. em reis	Quant. em kgs.	Importancia em reis
Diff. em 1908	Locomotivas . .	— 10850	— 399$050	+ 213	+ 741$704	— 93	— 73$497	+ 10	— 7$005
	Vehiculos . . .	. . . .	. . . . .	. . .	. . . .	— 200	— 155$600	+ 138	+ 103$650
	Total . . .	— 10850	— 399$050	+ 213	+ 741$704	— 293	— 229$097	+ 148	+ 96$645

Por unidade de trabalho as despesas e o consumo foram:

Annos	Designação	Carvão		Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quant. por kgs.	Importancia em reis	Quant. por ms ^{3}	Importancia em reis	Quant. em litros	Importancia em reis	Quant. por kgs.	Importancia em reis
1908	Locomot. kilom.	0,05	$003	0,043	$090	0,015	$009	0,008	$004
1907	» »	0,55	$021	0,028	$081	0,018	$011	0,007	$004
1908	Mais	. . . .	. . . . .	0,015	$009	. . . .	. . . .	0,001	$000
	Menos	0,50	$018	. . . .	. . . . .	0 003	$002	. . .	. . . . .
1908	Vehiculo kilom.	. . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . .	. . . .	0,00187	$001,37
1907	» »	. . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	0,002	. $001,5	0,00022	$000,13
1908	Mais	. . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	. . . .	. . . .	0,00165	$001,24
	Menos	. . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	0,002	$001,5	. . .	. . . . .

Bitola de 1,m 60

O quadro seguinte mostra o numero médio de vehiculos rebocados e o consumo de materiaes por typo de locomotiva:

Numero das locomotivas	Typo das locomotivas	Numero medio de vehiculos rebocados	Consumo kilometrico medio			
			Carvão em kilogrs.	Lenha em mets. cubs.	Oleo em litros	Estopa em kilogms.
1 a 4	Passageiros	8,12	7,41	—	0,015	0,003
5 a 8	"	10,99	5,54	—	0,011	0,001
9 a 11	"	5,54	7,07	—	0,020	0,002
12 a 15	Mixtos	10,67	6,81	0,035	0,016	0,003
17 e 18	Cargas	19,33	9,90	—	0,032	0,003
19 a 21	"	15,82	12,21	—	0,025	0,002
22	Passageiros	7,46	7,61	—	0,022	0,001
23	Manobra	—	—	0,074	0,025	0,002
24 a 26	Passageiros	8,84	7,34	—	0,013	0,001
27 a 29	Cargas	22,98	12,24	0,106	0,027	0,002
30 a 32	Manobras	—	—	0,091	0,016	0,001
33 a 37	Cargas	16,27	—	0,100	0,028	0,002
39 e 40	Passageiros	11,64	7,03	—	0,024	0,001
38 e 41	"	12,29	8,79	—	0,027	0,001
42 a 47	Cargas	31,17	—	0,165	0,040	0,001
48 a 50	Passageiros	12,39	8,88	—	0,026	0,001
51 a 53	Manobras	—	—	0,087	0,016	0,001
54 a 57	Cargas	31,36	—	0,162	0,037	0,001
58 a 63	"	28,50	—	0,143	0,036	0,001
64 a 67	Manobras	—	—	0,094	0,021	0,001
68 a 69	Passageiros	16,12	9,98	—	0,020	0,001

A lenha gasta com as locomotivas foi reduzida a carvão tomando-se 10,ms³ por tonelada e vice versa.

Bitolas de $1,^{m}60$ e $0,^{m}60$

As despezas por conta de «conducção de trens» referidas ás unidades de trabalho foram as seguintes em 1908 e 1907 :

ANNOS	Pessoal			Material			TOTAL		
	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro
Em 1908.	$311	$201	$015	$643	$416	$031	$954	$617	$046
Em 1907.	$323	$202	$015	$731	$459	$035	$054	$661	$050
1908 { Mais	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1908 { Menos . . .	$012	$001	—	$088	$043	$004	$100	$044	$004

BITOLA DE 1,^{m}00

A despeza com a «conducção de trens» nas linhas da «Secção Rio Claro», foi em 1908, de 744:368$010 e em 1907 de 707:915$118, como se vê nos quadros abaixo:

Pessoal

Designação	Em 1908	Em 1907	Differença em 1908
Machinistas, foguistas, limpadores e pessoal para a conservação do material da Tracção	308:004$010	(1)289:386$950	+ 18:617$060
Reparação de caixas d'agua, encanamentos e accessorios .	4:024$030	2:989$100	+ 1:034$930
Collocação de grelhas guarda-fogo e outros materiaes usados nas locomotivas em serviço .	1:485$700	3:770$170	— 2:284$470
Lubrificação de vehiculos . .	2:390$000	2:040$000	+ 350$000
	315:903$740	298:186$220	+ 17:717$520

(1) Esta verba se referia em 1907 a " Machinistas, foguistas e limpadores ".

Material

Designação	Em 1908	Em 1907	Differença em 1908
Carvão	1:075$000		+ 1:075$000
Lenha	374:309$120	360:282$850	+ 14:026$270
Lubrificantes para locomotivas e vehiculos e materiaes para a lubrificação de vehiculos	27:948$459	28:155$021	— 206$562
Estopa	7:758$696	8:632$365	— 873$669
Materiaes gastos nas reparações de caixas d'agua, encanamentos e accessorios . .	5:254$464	1:391$212	+ 3:863$252
Materiaes diversos de uso corrente para locomotivas, tijolos para guarda-fogo, grelhas gaxeta, vidros para indicadores de nivel, pharoes, enchimentos para caixas, lã de Berlim etc.	12:118$531	11:267$450	+ 851$081
	428:464$270	409:728$898	+ 18:735$372

Como na bitola de 1,^{m}60, ha um augmento de despeza na verba «Pessoal», porque foram incluidos nesta verba os empregados encarregados da conservação do material rodante.

O augmento que se nota na verba «Material» provem do maior consumo de combustivel no anno de 1908, o que é perfeitamente justificado com o augmento de kilometragem das locomotivas; e dos «*Materiaes gastos nas reparações de caixas d'agua*», etc., cuja differença vem da construcção de uma caixa d'agua e augmento dos encanamentos de diversas outras.

Os quadros e diagrammas que seguem mostram as despezas totaes e por unidade de trabalho em quantidade e em dinheiro em 1908 e 1907 e a comparação desses dados em diversos annos. Esses materiaes tiveram os seguintes preços médios:

	Em 1908	Em 1907	Differença em 1908
1 tonelada de carvão	50$000	—	—
1 metro cubico de lenha	2$569	2$522	+ $047
1 litro de oleo	$426	$464	— $038
1 kilo de estopa	$510	$595	— $085

Bitola de 1,m 00

O consumo de combustivel, lubrificantes e estopa nas locomotivas e nos vehiculos foi:

Annos	Designação	Carvao		Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quant. em kgrs.	Importancia em reis	Quant. em ms.³	Importancia em reis	Quant. em litros	Importancia em reis	Quant. em kgs.	Importancia em reis
1908	Locom. em serviço dos trens	22700	1:135$000	145532,5	374:249$120	46728,0	20:988$812	15194,0	7:758$696
	" " " e lastro	—	—	9258,0	23:506$850	2823,5	1:285$002	864,0	436$159
	Total	22700	1:135$000	154790,5	397:755$970	49551,5	22:273$814	16058,0	8:194$855
	Vehiculos	—	—	—	—	17010,0	6:086$511	64,0	32$160
	Total geral	22700	1:135$000	154790,5	397:755$970	66561,5	28:360$325	16122,0	8:227$015
1907	Locom. em serviço dos trens	—	—	142829,15	360:282$850	44345,25	21:654$629	14[illegible]05,0	8:632$365
	" " " e lastro			10470,00	26:378$600	3467,75	1:705$550	1063,0	630$784
	Total	—	--	153399,15	386:661$450	47813,00	23:360$179	15568,0	9:263$149
	Vehiculos			—	—	15500,00	6:057$550	12,0	7$020
	Total geral	—	—	153299,15	386:661$450	63313,00	29:417$941	15580,0	9:270$169

A comparação dos dois ultimos annos fornece o quadro seguinte:

Annos	Designação	Carvão		Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quant.	Importancia em reis	Quant. em ms.³	Importancia em reis	Quant. em litros	Importancia em reis	Quant. em kgrs.	Importancia em reis
Diff. em 1908	Loccmotivas	+ 22700	+ 1:135$000	+ 1491,35	+ 11:094$520	+ 1738,50	— 1:086$365	+ 490	— 1:068$294
	Vehiculos	—	—	—	—	+ 1510,00	+ 28$749	+ 52	+ 25$140
	Total	+ 22700	+ 1:135$000	+ 1491,35	+ 11:094$520	+ 3248,50	— 1:057$616	+ 542	— 1:043$154

Por unidade de trabalho as despezas e consumo foram:

Annos	Designação	Carvão		Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quant. em kgrs.	Importancia em reis	Quant. em litros	Importancia em reis	Quant. em litros	Importancia em reis	Quant. em kgrs.	Importancia em reis
1908	Locom. kilometros	0,011	$547	0,0746	$191	0,024	$011	0,0077	$004
1907	" "	—	—	0,0768	$194	0,024	$012	0,0078	$005
1908	Mais	0,011	$547	—	—	—	—	—	—
	Menos	—	—	0,022	$003	—	$001	0,0001	$001
1908	Vehiculos kiloms.	—	—	—	—	0,0005	$00018	0,0000019	$0000009
1907	" "	—	—	—	—	0,0005	$00020	0,0000003	$0000002
1908	Mais	—	—	—	—	—	—	0,0000016	$0000007
	Menos	—	—	—	—	—	$00002	—	—

Bitola de 1,m00

O consumo kilometrico medio do combustivel, oleos e estopa pelos diversos typos de locomotivas consta do seguinte quadro:

Numero das Locomotivas	Typo da Locomotiva	Numero de vehiculos rebocados	Consumo kilometrico medio		
			Lenha mets. cubs.	Oleos um litro	Estopa em kilogrs.
1 e 2	Cargas	28,85	0,102	0,034	0,008
3 a 5	»	18,90	0,081	5,027	0,010
6 a 13	Passageiros	7,31	0,043	0,019	0,007
14 e 15	»	9,01	0,048	0,021	0,007
24	»	4,95	0,060	0,021	0,005
16 a 19, 21 a 23 e 26	Cargas	22,67	0,090	0,026	0,009
28 a 30 e 35 a 40	Passageiros	8,75	0,065	0,021	0,007
25, 31 a 34 e 41 a 52	Cargas	22,48	0,084	0,028	0,008
53 a 55	»	23,41	0,079	0,024	0,008
56 a 59	Manobras	—	0,096	9,021	0,004
60 a 62	Mixtas	25,83	0,082	0,020	0,007

A locomotiva n.º 9 foi vendida á Companhia de Araraquara no mez de outubro e está incluida neste quadro.

Se referirmos as despesas de conducção de trens em pessoal e material as unidades de trabalho, temos em 1908 e 1907 os seguintes resultados comparativos:

Annos	PESSOAL			MATERIAL			TOTAL		
	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro	Trem kilometro	Locomotiva kilometro	Vehiculo kilometro
Em 1908.	$184	$152	$009	$250	$207	$013	$434	$359	$022
Em 1907.	$177	$150	$010	$244	$205	$013	$421	$355	$023
1908 Mais	$007	$002	. . .	$006	$002	. . .	$013	$004	. . .
1908 Menos	. . .	. . .	$001	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	$001

Os diagrammas e quadros destes e dos relatorios passados mostram a economia que se vem fazendo no consumo de lubrificantes nas locomotivas, tendo este baixado de 88 litros por 1.000 locomotivas-kilometro, em 1897 e 1898, a 25,76 litros na bitola de 1,m60; de 56,38 litros, em 1897, a 24 litros na bitola de 1,m00 e attingindo este anno ao consumo de 13 litros na bitola de 0,m60.

Julgo ter-se chegado ao consumo minimo possivel, tendo-se em vista os typos e condicções de trabalhos das locomotivas.

Para mais facilidade aos machinistas, prevenindo descuidos na lubrificação, o que acarretaria maior despeza de reparação sem compensar aquella economia (o que até agora não se deu) ha vantagem em se estabelecer nas tabellas de consumo de oleos um consumo superior áquelles, podendo este limite maximo ser fixado, para o consumo médio, em 28 litros por 1.000 locomotivas-kilometro na bitola de 1,m60; 27 litros na bitola de 1,m00 e 15 litros na bitola de 0,m60.

O augmento de despesa em dinheiro resultante desta medida sera pequeno.

Applicada, por exemplo, ao anno de 1908, o augmento de despesa será de 4:667$194: isto se o consumo attingisse o maximo permittido nas tabellas.

Outra verba que soffreu reducção em 1908, foi a de combustivel, apesar de se ter consumido exclusivamente carvão nos trens de passageiros; da differença do percurso das locomotivas e da differença do preço de carvão maior em 1908 que nos annos que são comparados com este no quadro seguinte:

Bitolas de 1,m60, 1,m00 e 0,m60

Annos	Despesa em dinheiro com combustivel — Rs.	Differença do percurso de locomotivas em 1908 — klmts.	Differença do preço do carvão em 1908 — por Toneld.a
1908	1.062:119$420	—	—
1907	1.099:245$216	+ 125.419	+ 4$198 (1)
1906	1.069:926$379	+ 352.943	+ 7$511

(1) Preços da bitola de 1,m60

Reparação do material rodante

Locomotivas

A despesa com reparação deste material nas Officinas de Jundiahy e de Rio Claro foi, em 1908, de 543:068$891; em 1907, de 528:431$525 e em 1906, de 471:332$402, tendo sido feitas «reparações geraes» em 42 locomotivas, em 1908; em 56, em 1907 e em 37, em 1906.

O custo de reparação de «locomotiva kilometro» foi em 1908, de $136; em 1907, de $137 e em 1906, de $130.

O augmento de despeza em 1908 é proveniente da natureza das reparações, obrigando a um maior consumo de materiaes: despendeu-se com a verba «Material», em 1908, 224:402$131 ou mais 17:430$932 que em 1907, e mais 78:958$729 que em 1906.

Nas officinas de Jundiahy foram reparadas 40 locomotivas, das quaes 31 da bitola de $1,^{m}60$; 8 da bitola de $1,^{m}00$ e uma da bitola de $0,^{m}60$, não estando incluidas nesses numeros as «reparações de deposito».

A numeração dessas locomotivas é a seguinte:

Bitola de $1,^{m}60$ — *Reparação geral* — Locomotivas ns. 17, 23, 28, 29, 30, 33, 34, 35, 37, 38, 40, 42, 47, 48, 50, 52, 54, 58, 59, 63, 64, 67 e 68.

Pequena reparação. — Locomotivas ns. 12, 24, 25, 26, 32, 44, 53 e 65.

Bitola de $1,^{m}00$. — *Reparação geral* — Locomotiva n. 3.

Foram substituidos os cylindros das locomotivas ns. 28, 33 e 48 da bitola de $1,^{m}60$ e 30, 41, 42 e 52 da bitola de $1,^{m}00$.

Foram collocados espelhos novos nas locomotivas ns. 29, 35, 38, 40 e 52 da bitola de $1,^{m}60$ e 30, 41, 42 e 52 da bitola de $1,^{m}00$.

Em 31 de dezembro de 1908, achavam-se em reparação nas officinas de Jundiahy as locomotivas ns. 7, 21 e 39 da bitola de $1,^{m}60$ e 34, 43 e 48 da bitola de $1,^{m}00$

Reparações de Locomotivas

Bitolas de 1,^{m}60 e 0^{m},60

Pessoal

1 m/m = 10:000$000

N.º 11

Anno	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908
Pessoal	149:152$625	177:510$653	169:047$034	206:409$790	258:119$770	314:417$150	321:286$911	287:818$450	291:931$210	278:613$959	260:529$520	261:456$310	288:337$400	262:109$200	194:576$190	192:050$910	165:368$560

Material

N.º 12

Anno	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908
Material	97:125$460	134:689$355	154:649$676	125:926$752	154:757$978	182:260$418	197:874$961	183:667$476	130:647$955	156:473$622	120:130$188	113:000$671	139:971$984	123:452$780	89:326$297	120:334$112	124:314$506

Total

N.º 13

Anno	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908
Total	246:278$085	312:200$008	323:696$710	332:336$542	412:874$748	495:631$568	519:161$872	471:505$926	422:579$165	435:087$602	380:729$778	374:456$981	428:309$384	385:561$980	283:901$687	312:385$022	289:683$066

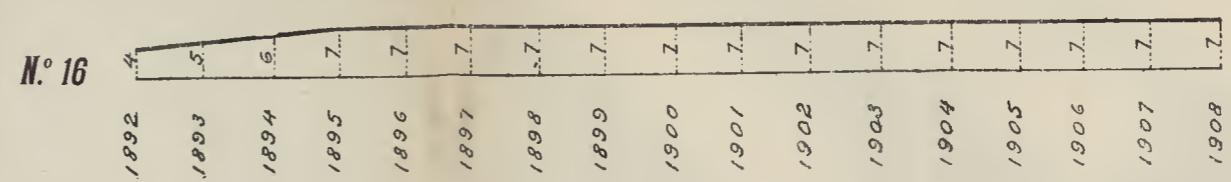
Custo das reparações por locomotiva-kilometro

Bitola de 1^{m},60

0 m/m 5 = 1 locomotiva

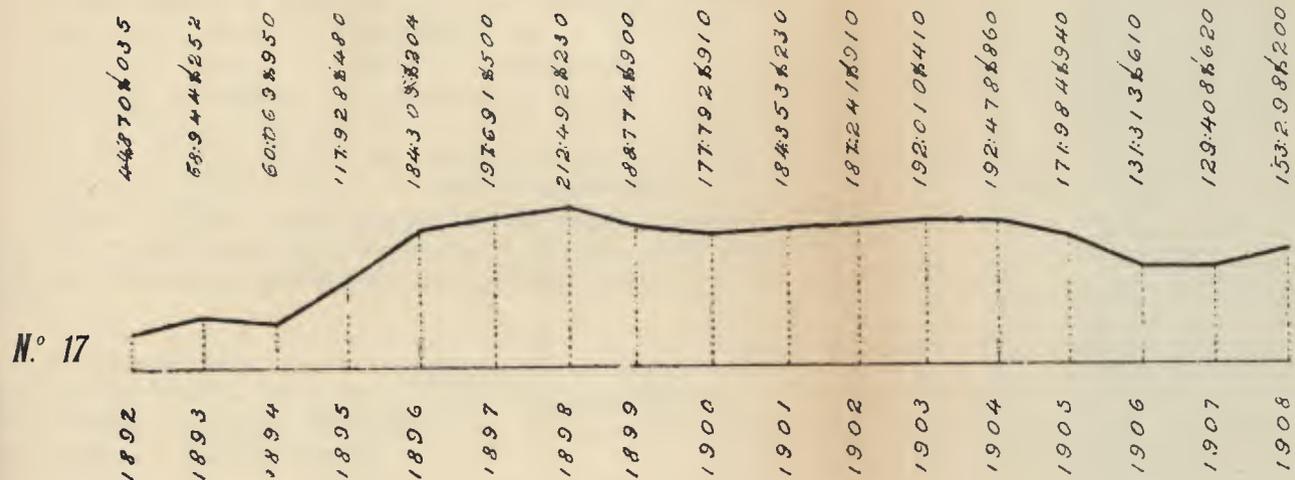
Numero de locomotivas

Bitola de 0,^{m}60

1 m/m = 1 locomotiva

Reparações de Locomotivas

Bitola de 1,m00

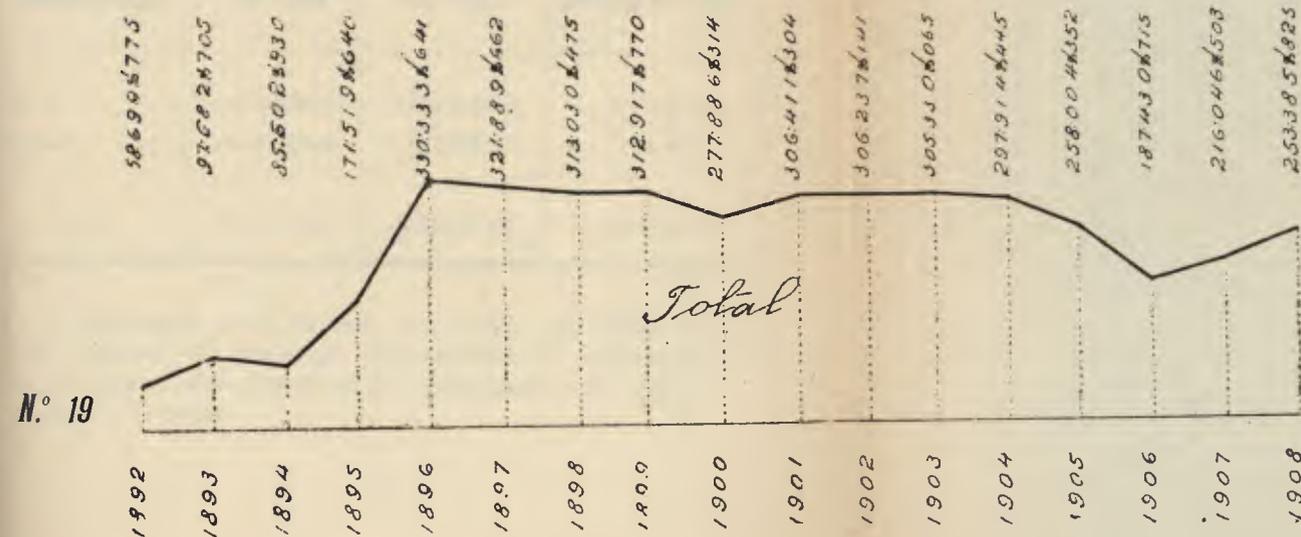
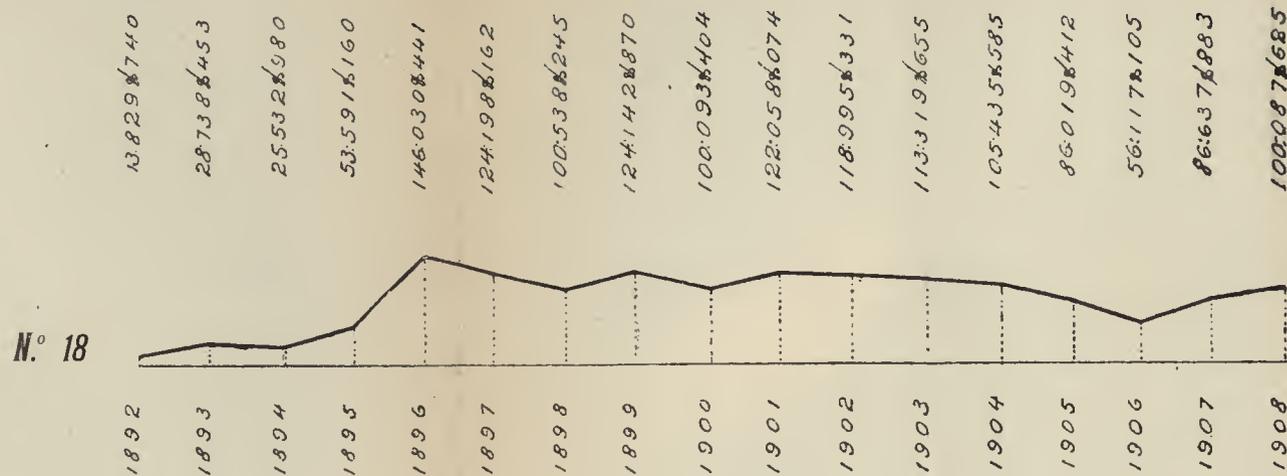
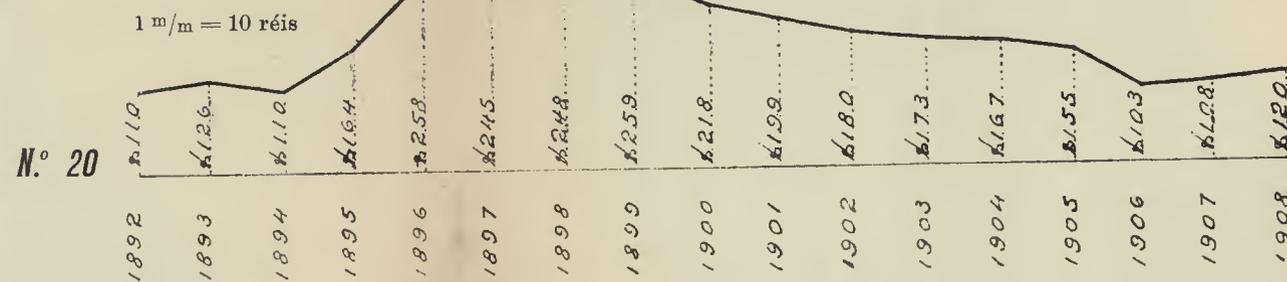
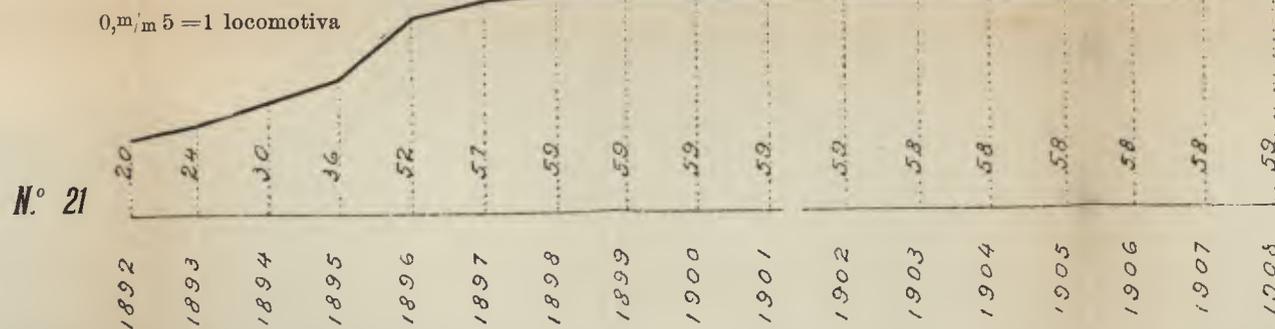
1 m/m = 10:000$000

Pessoal

Material

Custo das reparações por locomotiva-kilometro

1 m/m = 10 réis

Numero de locomotivas

0,m/m 5 = 1 locomotiva

Em 1908, foram montadas as locomotivas ns. 1 e 2 e reparadas 48 locomotivas nas officinas de Rio Claro. E' a seguinte a numeração dessas locomotivas:

Reparação geral. — Locomotivas ns. 3, 8, 19, 21, 31, 36, 39, 45, 46 e 49. — Total, 10 locomotivas.

Pequena reparação. — Locomotivas ns. 2, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 22, 23, 24, 26, 28, 33, 35, 36, 38, 39, 40, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 55, 56, 58, 59, 60, 61 e 62. — Total, 38 locomotivas.

Estão incluidas nesta relação as pequenas reparações feitas nos depositos, menos em S. Carlos, onde a Tracção tem pessoal sufficiente para executar esses concertos

A despesa feita com a reparação do material de tracção das bitolas de 1,m60 e 0,m60, foi, em 1908 de 289:683$626 ou menos 22:701$956 do que em 1907, o que mostra o quadro seguinte:

Especificação	Em 1908	Em 1907	Differença em 1908
Pessoal.	165:368$560	192:050$910	— 26:682$350
Material	124:314$506	120:334$112	+ 3:980$394
Total . . .	289:683$066	312:385$022	— 22:701$956

A differença para menos, em 1908, na verba Pessoal», provém da reducção do numero de empregados e da passagem das despesas de «reparação de deposito» para a Tracção.

As despesas com reparação de locomotivas, referidas as unidades de trabalho, offerecem em 1908 e 1907 o seguinte confronto:

Annos	Importancia media das reparações					
	Por trem-kilometro			Por locomotiva-kilometro		
	Pessoal	Material	TOTAL	Pessoal	Material	TOTAL
Em 1908	$135	$101	$236	$087	$066	$153
Em 1907	$165	$104	$269	$104	$065	$169
1908 { Mais . . .	—	—	—	—	$001	—
1908 { Menos . .	$030	$003	$033	$017	—	$016

Os diagrammas ns. 11, 12, 13 e 14 permittem comparar as despesas com reparação de locomotivas das bitolas de 1,m60 e 0,m60 no periodo de 1902 a 1907, mostrando os diagrammas ns. 15 e 16 a variação do numero de locomotivas no mesmo periodo.

Como se vê, por elles, continuam a ser cada vez mais satisfactorios os resultados do custeio d'esse serviço e o custo das reparações por locomotiva-kilometro foi de $153, isto é, o menos até agora obtido, e representa uma diminuição de $022 sobre egual despesa em 1907.

BITOLA DE 1,^{m}00

As despesas com reparação de locomotivas em Rio Claro importaram em 253:385$825

O quadro abaixo descrimina esta despesa e faz o confronto com egual despesa de 1907.

Designação	Em 1908	Em 1907	Differença em 1908
Pessoal.	153:298$200	129:408$620	+ 23:889$580
Material	100:087$625	86:637$883	+ 13:449$742
TOTAL . . .	253:385$825	216:046$503	+ 37:339$322

O augmento de despesas que se vê no quadro acima é justificado pela natureza das reparações das locomotivas de bitola de 1,^{m}00, em muitas das quaes foram substituidas quasi todas as peças do movimento, além da substituição de cylindros e espelhos nas locomotivas ns. 46 e 30, 41, 42 e 52 e a montagem das locomotivas ns. 1 e 2, a que já nos referimos.

Como na bitola de 1,^{m}60, na bitola de 1,^{m}00 passaram para a tracção alguns empregados, encarregados dos serviços de depositos, e que antes figuravam nas folhas das officinas.

Referidas ás unidades de trabalho estas despesas dão em 1908 e 1907 os seguintes resultados :

Annos	Importancia media das reparações					
	Por trem-kilometro			Por locomotiva-kilometro		
	Pessoal	Material	TOTAL	Pessoal	Material	TOTAL
Em 1908	$089	$059	$148	$074	$048	$122
Em 1907	$077	$052	$129	$065	$043	$108
1908 { Mais.	$012	$007	$019	$009	$005	$014
1908 { Menos. . . .	—	—	—	—	—	—

Os diagrammas numero 17, 18, 19 e 20 permittem comparar a despesa com a reparação de locomotivas da bitola de 1,m00 no periodo de 1892 a 1908.

O diagramma n. 21 mostra a variação do numero de locomotivas nesse periodo.

Carros e vagões

As despesas de reparação e conservação dos carros e vagões das bitolas de 1,m60, 1,m00 e 0,m60, attingiram em 1908 a 708:360$983, em 1907 a 660:147$653 e em 1896 a 602:896$549.

O numero de vehiculos reparados foi menor em 1908 do que em 1907 e 1906, mas o numero de vehiculos que soffreram grandes reparações foi de 579 em 1908, de 405 em 1907 e de 388 em 1906, sendo 56 carros em 1908, 51 em 1907 e 53 em 1906. Estão incluidos nesses numeros os carros e vagões transformados e reconstruidos.

As despezas de reparação e conservação de vehiculos por bitola e por especie de vehiculos são descriminadas em seguida:

Carros

Bitolas de 1,m 60 e 0,m 60

As despesas com a conservação e a reparação dos carros de passageiros, de correio e de breaks das bitolas de 1,m60 e 0,m60, durante o anno de 1908, foi de 189:273$200, ou 61:592$347 mais do que em 1907, como se vê no quadro seguinte:

Designação	Em 1908	Em 1907	Differença em 1908
Pessoal	117:667$760	89:559$880	+ 28:107$880
Material	71:605$440	38:120$973	+ 33:484$467
Total . . .	189:273$200	127:680$853	+ 61:592$347

Referindo-se as despesas acima mencionadas ás unidades de trabalho, temos:

Annos	Por carro-kilometro		
	Pessoal	Material	Total
Em 1908	$019	$011	$030
Em 1907	$015	$007	$022
1908 Mais	$004	$004	$008
1908 Menos	—	—	—

Bitola de 1,m 00

A despesa com a reparação de carros de passageiros, de correio e de breaks, durante o anno de 1908, foi de 77:392$334, ou 1:689$556 mais do que em 1907, como se vê no quadro seguinte:

Designação	Em 1908	Em 1907	Differença em 1908
Pessoal.	42:990$510	47:522$500	— 4:531$990
Material	34:401$824	28:180$278	+ 6:221$546
Total	77:392$334	75:702$778	+ 1:689$556

Reparações de Carros

Bitolas de 1,m60 e 0,m60

1 m/m = 5:000$000

Pessoal

N.º 22

Anno	Valor
1892	59:544$18[illegible]
1893	74:138$660
1894	67:036$840
1895	91:623$140
1896	137:719$650
1897	148:299$290
1898	145:137$674
1899	117:274$110
1900	96:788$510
1901	86:022$937
1902	100:109$960
1903	100:438$970
1904	98:771$400
1905	104:406$300
1906	76:190$980
1907	80:559$880
1908	117:667$760

Material

N.º 23

Anno	Valor
1892	38:244$360
1893	63:986$773
1894	65:669$126
1895	92:061$517
1896	82:838$686
1897	94:453$700
1898	111:425$679
1899	93:919$109
1900	74:281$082
1901	76:570$694
1902	50:757$332
1903	76:706$727
1904	40:600$602
1905	35:138$499
1906	27:554$757
1907	38:120$973
1908	71:605$440

Total

N.º 24

Anno	Valor
1892	97:788$543
1893	138:125$433
1894	132:705$966
1895	183:684$657
1896	220:558$336
1897	242:752$990
1898	256:563$353
1899	211:193$219
1900	171:069$592
1901	162:593$631
1902	150:867$292
1903	177:145$697
1904	139:372$002
1905	139:544$799
1906	103:745$737
1907	127:680$853
1908	189:273$200

Reparações de vagões

Bitolas de 1,m60 e 0,m60

Reparações de Carros

Bitola de 1,m00

Reparações de Vagões

Bitola de 1,m00

Pessoal

1 m/m = 5:000$000

N.° 31

Anno	Pessoal
1894	27:903$260
1895	48:279$830
1896	55:768$240
1897	68:933$640
1898	75:294$590
1899	92:171$430
1900	102:055$430
1901	110:008$750
1902	112:185$940
1903	108:146$690
1904	125:497$170
1905	123:185$770
1906	97:918$010
1907	95:155$250
1908	86:288$780

Material

N.° 32

Anno	Material
1894	20:588$110
1895	30:897$436
1896	49:847$190
1897	61:179$990
1898	73:108$557
1899	72:626$568
1900	66:107$639
1901	110:079$605
1902	89:165$441
1903	112:185$940
1904	72:792$157
1905	72:526$812
1906	47:058$988
1907	55:375$456
1908	66:341$733

Total

N.° 33

Anno	Total
1894	48:491$370
1895	79:177$266
1896	105:615$430
1897	130:113$630
1898	148:403$147
1899	164:797$998
1900	168:163$069
1901	221:088$355
1902	204:351$381
1903	220:332$630
1904	199:289$327
1905	195:712$582
1906	144:976$998
1907	150:530$706
1908	152:630$513

Por unidade de trabalho temos o resultado seguinte:

Annos	Por carro-kilometro		
	Pessoal	Material	Total
Em 1908	$008	$006	$014
Em 1907	$009	$005	$014
1908 Mais	—	$001	—
1908 Menos	$001	—	—

Vagões

Bitolas de $1,^{m}60$ e $0,^{m}60$

Com a reparação de vagões das bitolas de $1,^{m}60$ e $0,^{m}60$ se dispendeu, durante o anno de 1908, a quantia de 289:064$936, como consta do quadro seguinte, em confronto com a egual despesa em 1907:

Designação	Em 1908	Em 1907	Differença em 1908
Pessoal	146:440$100	171:912$180	— 25:472$080
Material	142:624$836	134:321$136	+ 8:303$700
Total	289:064$936	306:233$316	— 17:168$380

As despesas por unidade de trabalho foram:

Annos	Por vagão-kilometro		
	Pessoal	Material	Total
Em 1908	$008	$008	$016
Em 1907	$009	$008	$017
1908 Mais	—	—	—
1908 Menos	$001	—	$001

Bitola de 1,^{m}00

Com os vagões se dispendeu, durante o anno de 1908, a quantia de 152:630$513, ou 2:099$807 mais do que no anno de 1907.

Designação	Em 1908	Em 1907	Differença em 1908
Pessoal	86:288$780	95:155$250	— 8:866$470
Material	66:341$733	55:375$456	+ 10:966$277
Total . .	152:630$513	150:530$706	+ 2:099$807

As despesas por unidade de trabalho foram:

Annos	Por vagão-kilometro		
	Pessoal	Material	TOTAL
Em 1908	$003	$003	$006
Em 1907	$004	$002	$006
1908 Mais.	—	$001	—
1908 Menos	$001	—	—

Nas officinas de Jundiahy e Rio Claro foram reparados 85 carros e 314 vagões da bitola de 1,^{m}60 durante o anno de 1908, como abaixo se acha discriminado:

CARROS

Designação	Reparações — Pequenas	Reparações — Medias	Reparações — Grandes	Transformações	Total dos concertos	Envernizados e pintados
Carros especiaes	9	1	6	2	18	4
„ de 1.ª classe	16	4	2	—	22	9
„ de 2.ª „	4	3	2	—	9	6
„ compostos	11	1	3	—	15	5
„ correio	1	2	1	—	4	3
„ de bagagem	10	1	3	—	14	5
Breaks	1	—	1	—	2	1
Taboleiro para carruagens	—	—	1	—	1	1
Totaes	52	12	19	2	85	34

VAGÕES

Designação		Reparações — Pequenas	Reparações — Medias	Reparações — Grandes	Reconstrucções	Total dos concertos	Vagões pintados
Vagões para lenha	4 rodas	—	—	—	—	—	—
„ „ „	8 „	—	—	—	—	—	—
Breaks duplos	4 „	25	10	20	1	56	33
Vagões cobertos	4 „	14	42	47	4	107	72
„ abertos	4 „	21	11	7	20	59	33
„ para trilhos	4 „	4	2	—	5	11	10
„ „ gado	4 „	3	5	4	—	12	17
„ „ lastro	4 „	10	5	14	4	33	20
„ abertos	8 „	1	1	12	1	15	31
„ „	6 „	—	1	—	1	2	3
„ cobertos	8 „	6	10	2	—	18	11
„ „	6 „	1	—	—	—	1	2
„ para gado	8 „	—	—	—	—	—	—
Totaes		85	87	106	36	314	232

Nas officinas de Jundiahy foram construidos os vagões de 8 rodas, bitola de 1,m60, de ns. 1482 a 1491 destinados ao transporte de gado.

Nas officinas de Rio Claro foram feitas nos carros e vagões, bitola de 1,m00, reparações diversas que se vê descriminadas nos quadros abaixo.

Carros

Designação	Reconstrucções	Concertos geraes	Concertos grandes	Concertos pequenos	Totaes
Carros de serviço	—	—	4	6	10
„ especiaes	—	—	—	—	—
„ de 1.ª classe	—	—	9	17	26
„ de 2.ª „	—	-	13	13	26
„ compostos	—	—	6	17	23
„ bagagem	—	—	3	17	20
„ correio	—	—	—	—	—
Totaes	—	—	35	70	105

Vagões

Designação	Reconstrucções	Transformações	Concertos grandes	Concertos pequenos	Totaes
Vagões cobertos	3	9	262	318	592
„ abertos	17	—	73	87	177
„ para gado	3	3	6	15	27
Totaes	23	12	341	420	796

O material rodante de passageiros e cargas da bitola de 0,m60 que soffreu reparação no anno de 1908, foi o seguinte:

Nas officinas de Jundiahy:
Vagão n.º 7 do Ramal de Santa Rita — Grande reparação
„ „ 2 „ „ „ „ „ „
Nas officinas de Rio Claro:
Vagão n.º 10 do Ramal de Santa Rita — Grande reparação
„ „ 13 „ „ „ „ „ Pequena „
Vagão n.º 18 do Ramal Descalvadense — Reconstrucção
„ „ 10 „ „ „ Grande reparação

Recapitulação das despesas da Locomoção por conta do custeio

BITOLAS DE 1,^{m} 60 E 0,^{m} 60

O total das despesas da Locomoção, por conta do custeio, sem incluir as obras novas, adeante especificadas, nas bitolas de 1,^{m}60 e 0,^{m}60 foi o seguinte:

Em 1908	2.209:682$364
Em 1907	2.247:718$186
Differença para menos em 1908	38:035$822

Os quadros seguintes mostram as despesas subdivididas pelas diversas verbas, em 1908 e 1907.

Em 1908

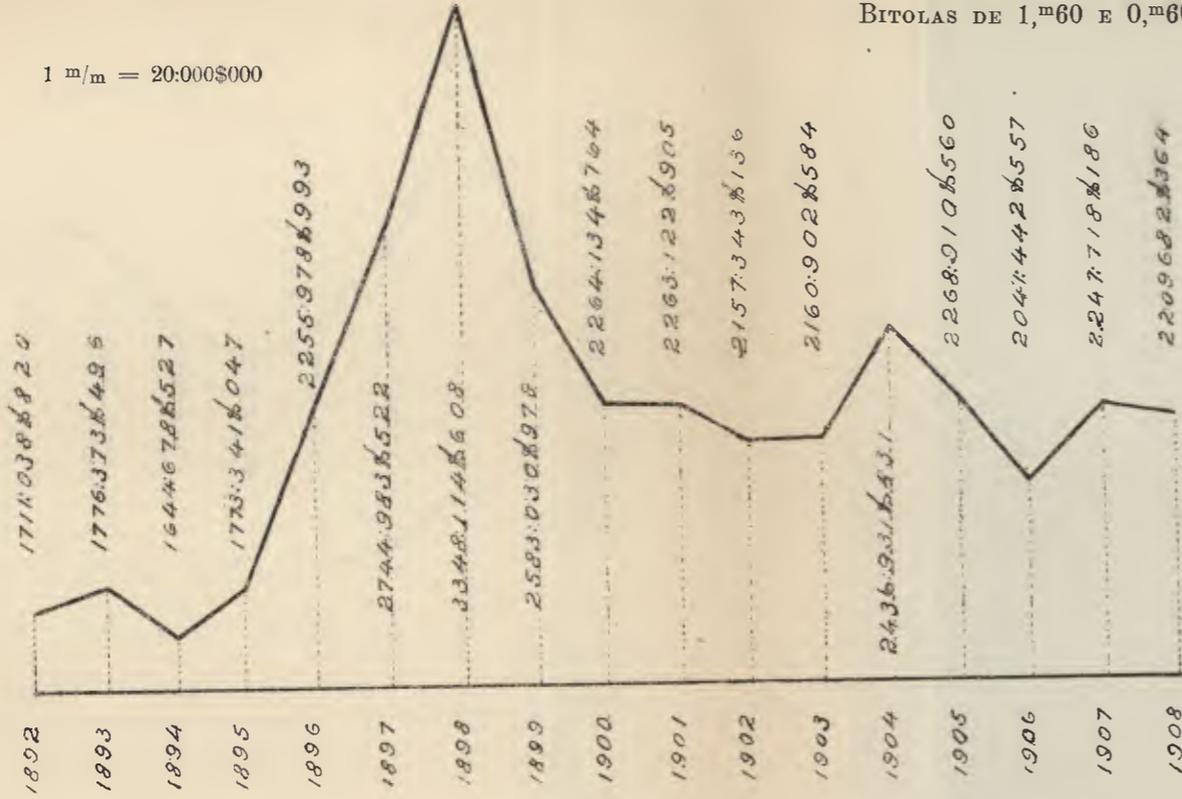
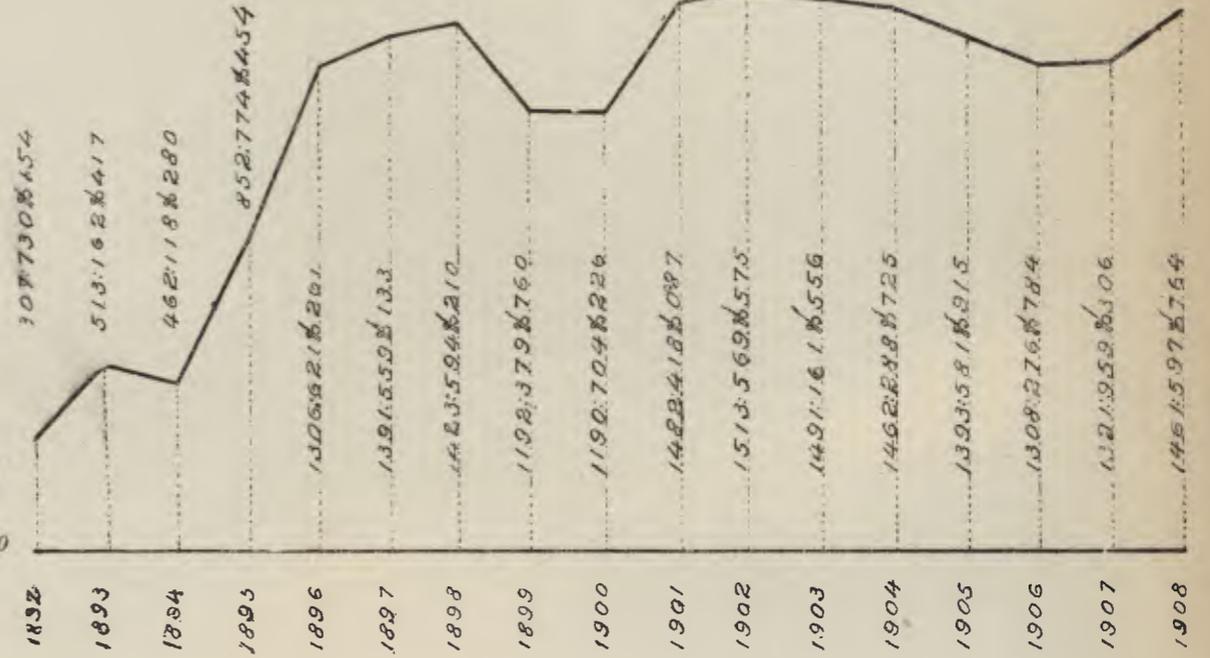
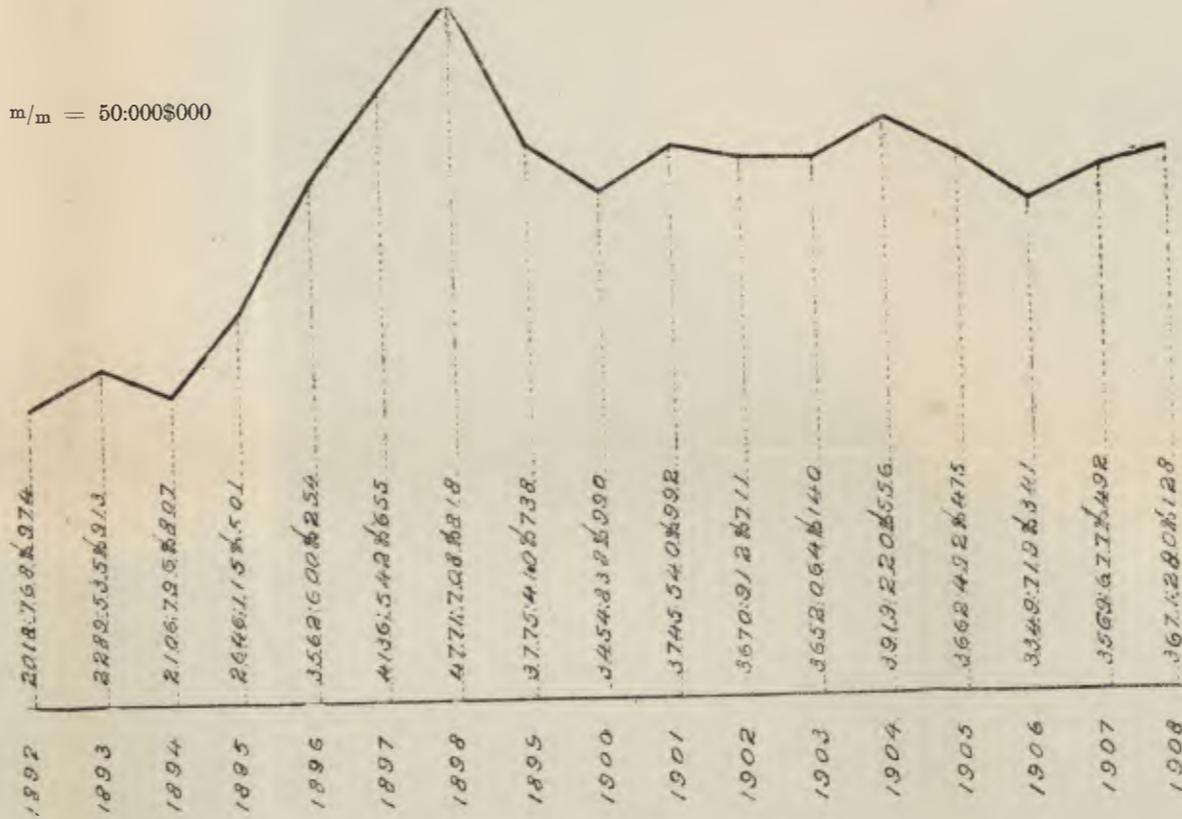
DESIGNAÇÃO	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Administração	73:742$485	3:180$639	76:923$124
Despesas geraes das officinas	87:061$160	45:250$441	132:311$601
Conducção de trens . .	381:920$760	788:394$345	1.170:315$105
Reparação de locomotivas	165:368$560	124:314$506	289:683$066
„ „ carros . .	117:667$760	71:605$440	189:273$200
„ „ vagões . .	146:440$100	142:624$836	289:064$936
Edificios-officinas . . .	5:076$240	22:627$640	27:703$880
Luz electrica.	5:212$360	3:861$992	9:074$352
Conservação do material fluctuante			
Total. .	982:489$425	1.201:859$839	2.184:349$264
Contas	. . . . .	. . . . .	25:333$100
Total geral. .	. . . . . .	. . . . .	2.209:682$364

Em 1907

DESIGNAÇÃO	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Administração	56:167$650	3:024$847	59:192$497
Despesas geraes nas officinas	82:002$300	48:610$840	130:613$140
Conducção de trens . .	374:185$950	848:426$545	1.222:612$495
Reparação de locomotivas	192:050$910	120:334$112	312:385$022
„ „ carros . .	89:559$880	38:120$973	127:680$853
„ „ vagões . .	171:912$180	134:321$136	306:233$316
Edificios-officinas . . .	6:513$740	11:020$740	17:534$480
Conservação do material fluctuante	8:212$300	1:529$204	9:741$504
Luz electrica	11:903$980	18:469$199	30:373$179
Total . .	992:508$890	1.223:857$596	2.216:366$486
Contas	. . . . . .	. . . . . .	31:351$700
Total geral . .	. . . . . .	. . . . . .	2.247:718$186

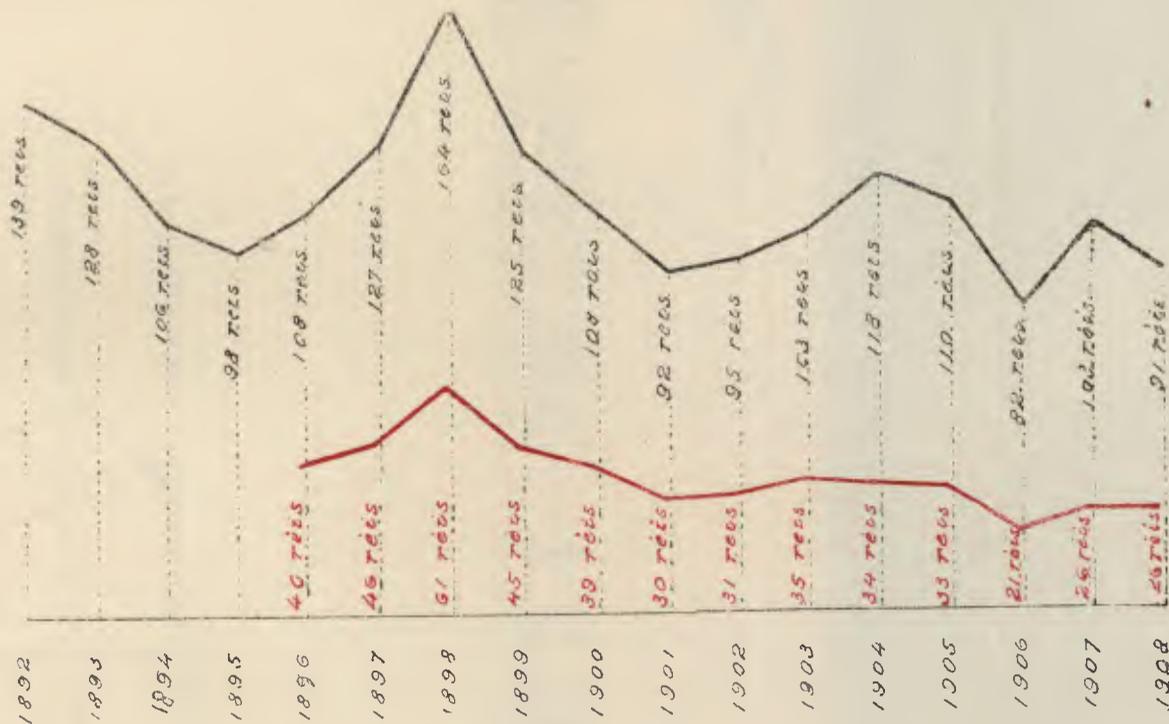
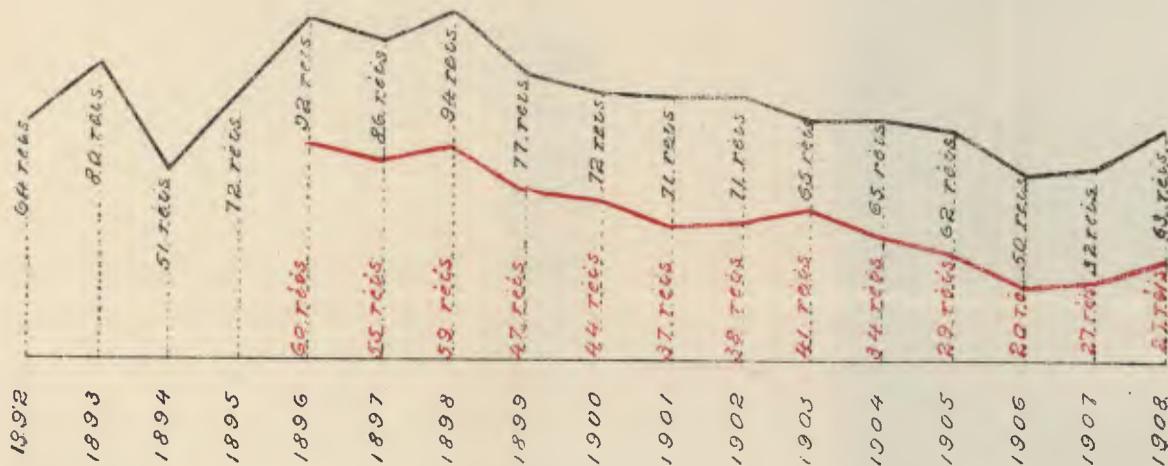
A comparação entre os totaes da mesma especie, correspondente aos dois ultimos annos, dá as seguintes differenças para o anno de 1908.

Designação	Para mais	Para menos
Administração	19:996$897	—
Despesas geraes das officinas	32:815$923	—
Conducção de trens	36:452$892	—
Reparação de locomotivas	37:339$322	—
„ „ carros	1:689$556	—
„ „ vagões	2:099$807	—
Edificios-officinas	7:885$021	—
Luz electrica	50$820	—
Contas	1:308$220	—
	139:638$458	—
Differença para mais em 1908	139:638$458	—

Recapitulação das despezas da locomoção (Por conta de custeio)
Bitolas de 1,m60 e 0,m60
1 m/m = 20:000$000
N.º 34
1500:000$000
Bitola de 1,m00
N.º 35
$000
Total
1 m/m = 50:000$000
N.º 36

Preço do vehiculo-kilometro e da tonelada-kilometro de peso util (conta de custeio)

(Serviços retribuidos)

BITOLAS DE 1,^{m}60 E 0,^{m}60

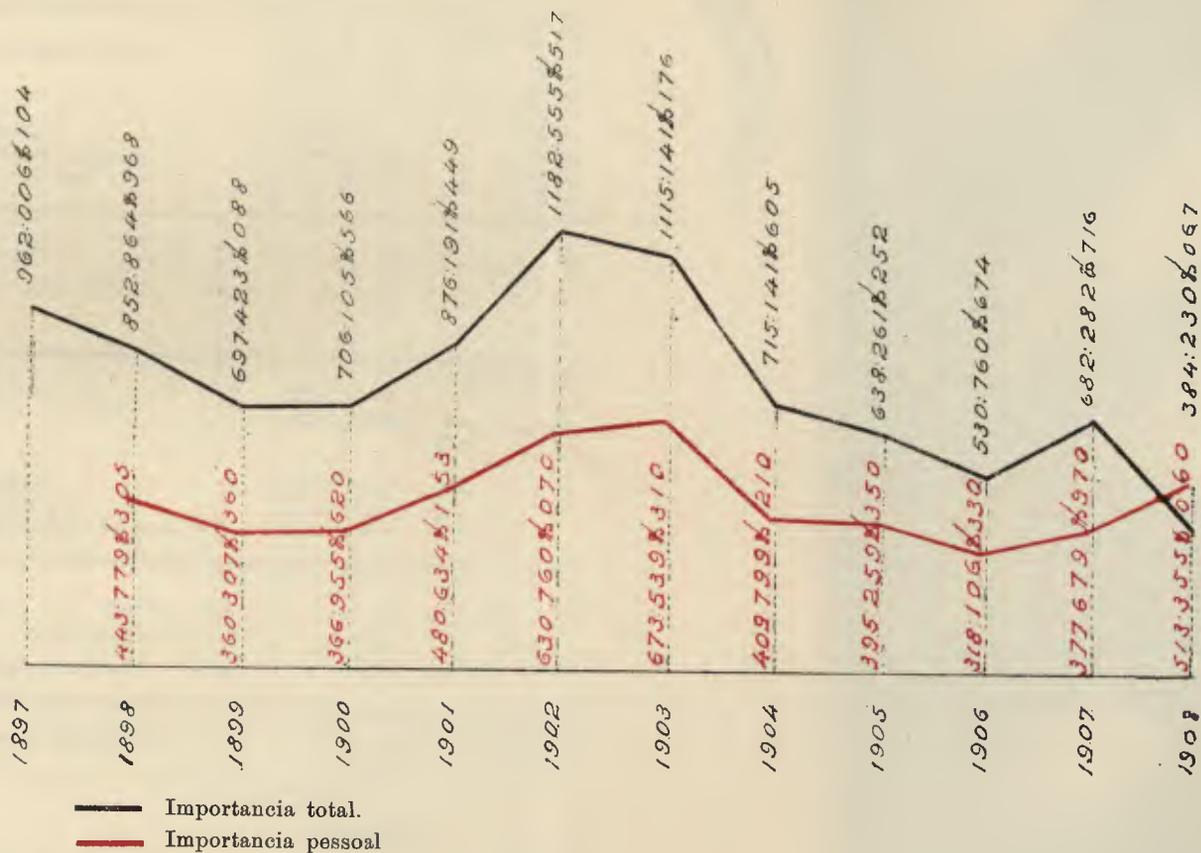
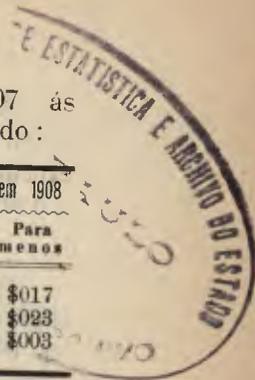
1 m/m = 2 réis

BITOLA DE 1,^{m}00

Vehiculo-kilometro.

Tonelada-kilometro de peso util.

FORNECIMENTO A DIVERSOS

BITOLAS DE 1,m60, 1,m00 E 0,m60

1 m/m = 20:000$000

N.º 39

Referindo-se as despesas totaes de 1908 e 1907 ás unidades de trabalho, obtemos o seguinte resultado:

Designação	Em 1908	Em 1907	Differença em 1908	
			Para mais	Para menos
Por trem-kilometro	$817	$864	—	$017
Por locomotiva-kilometro	$705	$728	—	$023
Por vehiculo-kilometro	$044	$047	—	$003

Considerando apenas os serviços retribuidos, temos o seguinte quadro comparativo dos dois ultimos annos:

Designação	Em 1908	Em 1907	Differença em 1908	
			Para mais	Para menos
Por trem-kilometro	1$226	$939	$287	—
Por vehiculo-kilometro	$063	$052	$011	—
Por tonelada-kilometro de peso util .	$027	$021	$006	—

Os totaes da mesma especie, correspondentes aos dois annos, comparados entre si, mostram em 1908 as seguintes differenças:

Designação	Para mais	Para menos
Administração	17:730$627	. . . .
Despesas geraes das officinas	1:698$461	. . . .
Conducção de trens.	. . . .	52:297$390
Reparação de locomotivas.	. . . .	22:701$956
„ „ carros	61:592$347	. . . .
„ „ vagões	. . . .	17:168$380
Edificios-officinas	10:169$400	. . . .
Luz electrica.	. . . .	21:298$827
Conservação do material fluctuante . .	. . . .	9:741$504
Contas	. . . .	6:018$600
	91:190$835	129:226$657
Differença total para menos em 1908 . .	. . . .	38:035$822

Com a conservação do edificio das officinas, renovação dos assoalhos, telhados e modificações que foram executadas nos edificios dos escriptorios, despendeu-se a quantia de 27:703$880.

Referindo as despesas totaes da Locomoção em 1908 e 1907 ás unidades de trabalho, teremos os seguintes resultados:

Designação	Em 1908	Em 1907	Differença em 1908	
			Para mais	Para menos
Por trem-kilometro. . . .	1$801	2$084	. . .	$283
Por locomotiva-kilometro . .	1$165	1$307	. . .	$142
Por vehiculo-kilometro . .	$086	$099	. . .	$013

Considerando apenas os serviços retribuidos, isto é, deduzidos os de lastro, manobras e as paradas com vapor, temos a seguinte comparação para os resultados dos dois annos de 1908 e 1907.

Designação	Em 1908	Em 1907	Differença em 1908	
			Para mais	Para menos
Por trem kilometro . . .	1$917	2$196	. . .	$279
Por vehiculo kilometro . .	$091	$103	. . .	$012
Por tonelada kilom. de peso util .	$026	$026	. . .	. . .

BITOLA DE 1,^{m}00

O total das despesas da locomoção por conta do custeio sem incluir as obras novas adiante especificadas, na bitola de 1,^{m}00, foi o seguinte:

Em 1908	1.461:597$764
Em 1907	1.321:959$306
Differença para mais em 1908...	139:638$458

Os quadros seguintes mostram esta despesa, subdividida pelas diversas verbas, nos dois annos de 1908 e 1907.

Em 1908

DESIGNAÇÃO	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Administração	68:190$485	2:265$842	70:456$327
Despesas geraes das officinas.	99:720$270	42:309$804	142:030$074
Conducção de trens . .	315:903$740	428:464$270	744:368$010
Reparação de locomotivas	153:298$200	100:087$625	253:385$825
„ „ carros . .	42:990$510	34:401$824	77:392$334
„ „ vagões . .	86:288$780	66:341$733	152:630$513
Edificios-officinas . . .	3:691$070	7:859$161	11:550$231
Luz electrica.	53$000	—	53$000
Total . .	770:136$055	681:730$259	1.451:866$314
Contas	. . . .	. . . .	9:731$450
Total geral . .	. . . .	. . . .	1.461:597$764

Em 1907

DESIGNAÇÃO	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Administração	48:705$650	1:753$780	50:459$430
Despesas geraes das officinas	75:375$340	33:838$811	109:214$151
Conducção de trens . .	298:186$220	409:728$898	707:915$118
Reparação de locomotivas	129:408$620	86:637$883	216:046$503
„ „ carros . .	47:522$500	28:180$278	75:702$778
„ „ vagões . .	95:155$250	55:375$456	150:530$706
Edificios-officinas . . .	1:875$390	1:789$820	3:665$210
Luz electrica.	2$180	—	2$180
Total . .	696:231$150	617:304$926	1.313:536$076
Contas	. . . .	. . . .	8:423$230
Total geral . .	. . . .	. . . .	1.321:959$306

Para melhor comparar as despesas da locomoção nas differentes secções, damos em seguida alguns quadros e diagrammas abrangendo dados dos ultimos annos

O quadro seguinte mostra os preços médios annuaes dos materiaes usados na conducção dos trens, desde 1902. A ultima columna foi reservada para o preço da linha na bitola de 1,m00.

ANNOS	CARVÃO Tonelada	LENHA mets. cubs.	ESTOPA Kilogrs.	OLEOS Litros	Bitola de 1,m0 LENHA Mets. cubs.
1892	79$538	—	$796	1$061	2$260
1893	51$550	—	$852	1$291	2$491
1894	55$529	—	$[illegible]90	1$360	2$057
1895	46$800	—	$758	1$056	2$185
1896	50$000	—	$783	$847	2$225
1897	59$088	—	$849	1$140	2$215
1898	71$728	—	1$096	1$289	2$255
1899	64$063	2$461	$766	$780	2$383
1900	61$633	2$843	$607	$559	2$391
1901	59$512	3$023	$485	$577	2$665
1902	41$894	3$196	$494	$515	2$673
1903	46$664	3$251	$480	$556	2$653
1904	41$062	3$080	$581	$541	2$654
1905	39$283	2$962	$616	$447	2$586
1906	36$969	2$930	$577	$372	2$518
1907	40$282	2$866	$595	$531	2$522
1908	44$480	2$950	$511	$482	2$569

O quadro seguinte mostra os preços médios annuaes, nos ultimos 12 annos, dos materiaes empregados na reparação das locomotivas, carros e vagões.

Descripção	Unidades	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908
Ferro batido	Kilgs.	$491	$562	$548	$558	$516	$338	$366	$366	$355	$316	$330	$356
Ferro fundido	,,	$263	$331	$314	$341	$301	$289	$281	$295	$287	$331	$309	$338
Bronze fundido	,,	2$250	$695	$810	1$499	1$739	1$515	1$357	1$078	1$065	1$029	1$030	1$076
Metal branco	,,	2$707	2$913	$510	4$190	2$066	1$750	1$044	1$120	$924	$750	1$248	1$073
Aços diversos	,,	$734	$861	$895	$829	$731	$687	$638	$693	$864	$645	$785	$845
Pregos	,,	$925	$914	$754	$835	$723	$596	$521	$529	$476	$528	$610	$590
Batentes para vagões	Um	....	86$570	89$798	90$488	87$330	87$330	69$254	69$260	69$260	69$260	69$276	69$253
Mollas espiraes para vagões	Uma	12$199	15$604	15$885	15$279	15$279	15$205	10$130	10$219	9$986	8$918	8$910	10$149
Eixos para vagões	Um	....	120$516	114$485	106$156	102$070	101$390	94$831	78$700	78$700	78$700	78$700	73$492

Os diagrammas numeros 34 e 35 mostram as despesas da Locomoção por conta do custeio, nas bitolas de 1,^{m}60, 0,^{m}60 e 1,^{m}00, no periodo de 1892 a 1908.

O diagramma numero 36 mostra o total das despesas da Locomoção, por conta do custeio, em todas as linhas, no mesmo periodo.

Os diagrammas numeros 37 e 38 mostram os preços do vehiculo-kilometro, considerando apenas os serviços retribuidos, no periodo de 1892 a 1908, e os preços da tonelada-kilometro de peso util rebocada, no periodo de 1896 a 1908.

Fundição de Ferro e Bronze

Em 1908 as officinas de fundição de ferro e bronze de Jundiahy e Rio Claro, entregaram ao Almoxarifado, para serem utilizados nos diversos serviços da Locomoção, e outras divisões, 279.736 kilos de ferro fundido e 38.630,5 kilos de bronze em peças moldadas, cujos preços médios de producção foram:

De ferro fundido, em obras. . . . $336
De bronze fundido, em obras . . . 1$143

Durante o mesmo anno empregou-se nos diversos serviços especiaes á Locomoção e outras repartições 304.557 kilos de ferro fundido e 43.172,8 kilos de bronze, como se vê em detalhe nos quadros adiante.

Bitola de 1,m 60

Designação	Ferro fundido moldado		Bronze fundido moldado	
	Quantidade em kilos	Importancia	Quantidade em kilos	Importancia
Reparos de Locomotivas.	29624,5	9:846$920	5857,00	6:116$960
„ „ Carros . . .	13369,0	4:441$870	2400,80	2:649$215
„ „ Vagões . . .	61692,5	20:945$185	4197,00	4:606$647
Obras diversas para a locomoção e outras divisões.	92842,0	31:623$053	8517,00	9:223$397
Total. . .	197528,0	66:857$028	20971,80	22:596$219

Bitola de 1,m 00

Designação	Ferro fundido moldado		Bronze fundido moldado	
	Quantidade em kilos	Importancia	Quantidade em kilos	Importancia
Reparos de Locomotivas.	56779,5	19:317$465	13370,0	14:116$842
„ „ Carros. . .	8938,0	2:962$070	1557,5	1:607$240
„ „ Vagões . . .	20602,5	6:937$015	3493,0	3:748$190
Obras diversas para a locomoção e outras divisões.	18539,5	6:447$467	3417,5	3:579$441
Total. . .	104859,5	35:664$017	21838,0	23:051$713

Ramal de Santa Rita

Designação	Ferro fundido moldado		Bronze fundido moldado	
	Quantidade em kilos	Importancia	Quantidade em kilos	Importancia
Reparos de locomotivas	505,0	177$770	134,5	141$770
„ „ carros . .	—	—	—	—
„ „ vagões . .	567,0	196$550	180,0	168$785
Obras diversas para a locomoção e outras divisões	594,0	201$080	—	—
Total	1666,0	575$400	314,5	310$555

Linha Descalvadense

Designação	Ferro fundido moldado		Bronze fundido moldado	
	Quantidade em kgs.	Importancia	Quantidade em kgs.	Importancia
Reparos de locomotivas	. . .	. . . . .	. . .	. . . . .
„ „ carros . .	. . . .	. . . . .	19,0	19$950
„ „ vagões . .	503,5	165$575	29,5	28$875
Obras diversas para a locomoção e outras divisões	. . .	. . . . .	. . .	. . . . .
Total	503,5	165$575	48,5	48$825

O quadro seguinte mostra a quantidade de ferro e bronze moldado fornecido annualmente ao Almoxarifado pelas officinas de fundição de Jundiahy, desde 1897, bem como o preço médio desses materiaes.

De 1904 em diante está incluida a quantidade dos mesmos metaes, fornecida pela fundição de Rio Claro.

Annos	Ferrro fundido em peças moldadas			Bronze fundido em peças moldadas		
	Preço médio do kilogramma	Quantidade total fornecida	Importancia	Preço médio do kilogramma	Quantidade total fornecida	Importancia
1897 .	$291,2	381.402,50	111:092$870	1$744	27.550,50	48:050$465
1898 .	$302,3	359.314,00	108:160$021	1$691	27.722,00	46:900$039
1899 .	$328,7	354.794,25	116:626$603	1$635	31.418,50	51:380$315
1900 .	$331,3	290.962,50	96:419$503	1$832	24.162,75	44:285$482
1901 .	$304,8	363.531,00	110:796$646	1$750	39.333,50	68:853$220
1902 .	$278,7	509.036,50	141:874$457	1$382	42.590,50	58:862$091
1903 .	$292,7	453.057,50	132:631$438	1$215	43.809,00	53:215$646
1904 .	$298,6	397,535,50	118:700$022	1$085	39.491,00	42:863$545
1905 .	$284,6	369.211,50	105:075$133	$950	37.947,00	36:073$165
1906 .	$339,3	231.448,50	78:527$584	1$085	29.549,00	32:076$201
1907 .	$316,7	277.182,00	87:776$642	1$069	33.723,00	36:063$598
1908 .	$336,0	279.736,00	93:987$293	1$143	38.630,50	44:165$967

Fornecimento a diversos

Nas officinas de Jundiahy foram executados serviços para outras repartições e para extranhos na importancia de 503:1518488, distribuidos da seguinte forma:

BITOLAS DE 1,^{m}60 E 0,^{m}60

	DESCRIPÇÃO		PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
POR CONTA	De obras diversas por conta de engenheiros: Bitola de 1,^{m}60 e 0,^{m}60		50:389$400	92:196$440	142:585$810
	Do trafego		33:533$380	6:182$026	39:715$406
	Da luz electrica		4·712$160	3:861$992	8:574$152
	Da contadoria		1:514$180	554$711	2:068$891
	Do almoxarifado		713$640	258$206	971$846
	Do almoxarifado	Materiaes p.ª custeio	57:482$240	29:390$329	86:872$569
		Ferro moldado	67:650$920	26:184$973	93:835$893
		Bronze moldado	15:334$220	11:065$970	26:400$190
	De particulares		5:831$590	9:904$164	15:735$754
	De diversas companhias de Estradas de Ferro		3:338$010	9:433$700	12:771$710
	De obras diversas por conta de engenheiros: Bitola de 1,^{m}00		2:072$640	1:159$269	3:231$909
	Da locomoção: Bitola de 1,^{m}00		50:716$020	19:344$908	70:060$928
	Do trafego: Bitola de 1,^{m}00		3$000	323$400	326$400
	Total		293:291$400	209:860$088	503:151$488

Em 1907 estes fornecimentos importaram em 473:313$785, como se vê do quadro abaixo:

	Descripção	Pessoal	Material	TOTAL
POR CONTA	De obras diversas por conta de engenheiros: Bitolas de 1,m60 e 0,m60	33:131$570	57:139$620	90:271$190
	Do trafego, custeio	13:009$400	7:664$621	20:674$021
	Da luz electrica, custeio	11:903$980	18:469$199	30.373$179
	Da contadoria, custeio	2:918$520	1:512$025	4:430$545
	Do almoxarifado, custeio	836$100	261$861	1:097$961
	Do almoxarifado — Materiaes p.a custeio	80:649$230	46:620$144	127:269$374
	Do almoxarifado — Ferro moldado. . .	61:321$320	26:049$997	87:371$317
	Do almoxarifado — Bronze moldado . .	13:976$640	4:430$444	18:407$084
	De particulares	22:814$660	21:135$820	43:950$480
	De diversas Companhias de Estradas de Ferro	10:743$420	9:465$190	20:208$610
	De obras diversas por conta de engenheiros: Bitola de 1,m00 . .	12:641$060	15:607$356	28:248$416
	Da locomoção: Bitola de 1,m00 . .	303$400	531$650	835$050
	Do trafego, custeio: Bitola de 1,m00.	155$500	21$058	176$558
	Total.	264:404$800	208:908$985	473:313$785

No quadro que se segue ver-se-á a distribuição destas quantias nos dois ultimos annos:

Descripção	Pessoal	Material	TOTAL
Anno de 1908	293:291$400	209:860$088	503:151$488
„ „ 1907	264:404$800	208:908$985	473:313$785
Differença em 1908 — Mais	28:886$600	951$103	29:837$703
Differença em 1908 — Menos . . .	—	—	—

Nas officinas de Rio Claro foram executados para outras repartições serviços que importaram em 394:433$639, distribuidos da seguinte forma, em 1908:

Bitola de 1,^{m}00

Descripção			Pessoal	Material	TOTAL
Por conta	De obras divesas por conta de engenheiro da bitola de 1,m00		27:452$130	42:570$676	70:022$806
	Do trafego		47:395$440	12:859$791	60:255$231
	Do almoxarifado	Materiaes p. custeio	4:959$270	8:978$877	13:938$147
		Bronze moldado	11:363$750	6:402$027	17:765$777
	De particulares		4:218$550	5:537$955	9:756$505
	De diversas Companhias de Estradas de Ferro		2:934$060	1:884$432	4:818$492
	Da bitola de 1,^{m}60	Engenheiros	7:032$790	14:086$239	21:119$029
		Trafego	2:798$190	2:582$652	5:380$842
		Materiaes para custeio	154$500	404$124	558$624
		Locomoção	109:813$440	78:117$965	187:931$405
	Da Bitola de 0,m60 Locomoção		1:941$540	945$241	2:886$781
			220:063$660	174:369$979	394:433$639

No anno de 1907 esses serviços importaram em 208:968$931, como mostra o quadro abaixo:

Descripção			Pessoal	Material	TOTAL
Por conta	De obras diversas por conta de engenheiros da bitola de 1,^{m}00		30:946$100	46:269$213	77:215$313
	Do trafego, custeio		32:469$860	11:472$637	43:942$497
	Do almoxarifado	Materiaes para custeio	9:285$110	10:460$743	19:745$853
		Bronze moldado	11:325$630	6:330$884	17:656$514
	De particulares		3:689$100	1:182$340	4:871$440
	De diversas Companhias de Estradas de Ferro		5:968$440	1:473$550	7:441$990
	Da bitola de 1,60	Engenheiros	1:236$920	5:086$131	6:323$051
		Trafego	206$200	62$281	268$481
		Materiaes p.ª custeio	189$320	420$235	609$555
		Locomoção	15:072$430	11:354$976	26:427$406
	Da Bitola de 0,^{m}60 Locomoção		2:886$060	1:580$771	4:466$831
			113:275$170	95:693$761	208:968$931

No quadro que se segue ver-se-á a distribuição dessas quantias:

Descripção	Pessoal	Material	TOTAL
Anno de 1908	220:063$660	174:369$979	394:433$639
» » 1907	113:275$170	95:693$761	208:968$931
Differença em 1908 { Mais . .	106:788$490	78:676$218	185:464$708
Differença em 1908 { Menos .	—	—	—

Pessoal

O pessoal da locomoção em 31 de dezembro era o seguinte:

ESCRIPTORIO DE JUNDIAHY

Chefe da Locomoção	1
Chefe de Tracção	1
Engenheiros praticantes	3
Chefe de escriptorio	1
Escripturarios	2
Amanuense	1
Desenhista	1
Praticantes	4
Continuo	1
Total	15

ESCRIPTORIO DE RIO CLARO

Sub-chefe de tracção	1
Inspector	1
Escripturarios	4
Total	6

OFFICINAS — BITOLA DE 1,m60 E 0,m60

Mestre geral	1
Contra-mestre	1
Mestres de officinas	6
Ajustadores	31
Torneiros	16

Caldeireiros e funileiros	7
Ferreiros	17
Fundidores	15
Carpinteiros	26
Pintores	10
Malhadores	31
Limadores	9
Serradores	3
Operarios diversos	107
Aprendizes	66
Trabalhadores	77
Pedreiros	6
Serventes	8
Total	437

Officinas Bitola de 1,m00

Mestre geral	1
Contra-mestre	1
Mestres de officinas	4
Ajustadores	29
Torneiros	15
Caldeireiros e funileiros	4
Ferreiros	15
Fundidores	2
Carpinteiros	54
Pintores	11
Malhadores	21
Limadores	6
Serradores	13
Operarios diversos	76
Aprendizes	59
Trabalhadores	85
Pedreiro	1
Servente	1
Total	398

Tracção — Bitola de 1,m60 e 0,m60

Chefe de deposito	1
Encarregados	3
Machinistas	46
Foguistas	44
Limpadores	28
Ajustadores	4
Ajudantes e trabalhadores	8
Lenheiros e carvoeiros	19
Bombeiro	1
Fiscaes de lenha	4
Total	158

Ramal de Santa Rita

Machinistas	2
Foguistas	2
Total	4

Linha Descalvadense

Machinista	1
Foguista	1
Total	2

Tracção — Bitola de 1,m00

Chefe de deposito	1
Machinistas	48
Foguistas	50
Limpadores	32
Ajustadores	2
Ajudantes e trabalhadores	6
Lenheiros e carvoeiros	6
Total	145

Resumindo e comparando com o pessoal de 1907, temos:

Designação		Bitolas de 1,m60 e 0,m60	Bitola de 1,m00	TOTAL	Differença em 1907	
					Mais	Menos
Escriptorio	1908.	15	6	21	—	—
	1907.	13	3	16	—	5
Officinas	1908.	437	398	835	—	—
	1907.	522	364	886	51	—
Tracção	1908.	161	145	306	—	—
	1908.	144	135	279	—	27
					51	32
Total					19	—

Comparando as despesas feitas nos dois annos, temos:

Em 1908	1.833:177$970
Em 1907	1.795:460$260
Mais em 1908	37:717$710

As differenças indicadas no quadro acima vem do menor numero de empregados, em 1908, em ambas as secções da Locomoção e da passagem para a Tracção dos encarregados dos serviços de depositos, os quaes figuravam, nos annos anteriores, na relação dos empregados das Officinas, como já ficou dito, tratando-se das despesas de «Conducção de trens».

OBRAS NOVAS — Anno de 1908

Designação	Pessoal	Material	TOTAL
Bitola de 1,m60			
Modificação de officinas	14:679$760	2:095$669	16:775$429
Freios para locomotivas	3:158$440	1:316$770	4:475$210
Freios e cylindros para vagões .	3:970$400	55:989$455	59:959$855
Caixa de agua de Tatú.	2:061$120	12:479$695	14:540$815
Filtro e canalisação do corrego do Piçarrão	1:824$500	624$540	2:449$040
Columna d'agua de V. Americana.	1:227$000	182$215	1:409$215
Gerador, motores e canalisação electrica	2:803$420	16:701$272	19:504$692
Guindaste electrico para fundição	2:485$960	8:627$380	11:113$340
Guindaste e forno para aros . .	607$320	666$140	1:273$460
Machinismos diversos para officinas	1:007$060	11:704$681	12:711$741
Guindaste a vapor para carregar carvão	. . . . . .	9:710$500	9:710$500
Installações e materiaes sobresalentes para luz electrica dos carros	. . . . . .	19:817$200	19:817$200
Total	33:824$980	139:915$517	173:740$497
Bitola de 1,m60 pela Bitola de 1,m00			
Montagem de freio nos vagões .	4:874$540	4:819$012	9:693$552
Officinas para carros	6:033$900	12:428$931	18:462$831
Galpão para vagões	1:733$830	4:341$146	6:074$976
Caldeira para as officinas . . .	2:354$570	2:521$948	4:876$518
Machinismos diversos para officinas	1:140$610	2:996$076	4:136$686
Total.	16:137$450	27:107$113	43:244$563

No quadro que se segue ver-se-á a distribuição dessas quantias, nos dois ultimos annos de 1907 e 1908.

	Pessoal	Material	TOTAL
Em 1908.	49:962$430	167:022$630	216:985$060
Em 1907.	70:756$010	98:567$962	169:323$972
1908 { Mais	—	68:454$668	47:661$088
1908 { Menos.	20:793$580	—	—

OBRAS NOVAS — Anno de 1908

Bitola de 1,m 00

DESIGNAÇÃO	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Montagem de duas locomotivas e o respectivo custo . . .	2:988$210	82:242$209	85:230$419
Montagem de vagões, freio e o respectivo custo	2:854$540	302:074$016	304:928$556
Officinas para carros	6:082$470	15:454$944	21:537$414
Galpão para vagões	1:733$820	1:179$744	2:913$564
Caldeira para officina	2:354$570	2:521$946	4:876$516
Aspirador, ventilador e portas onduladas para serraria . .	1:467$420	7:039$705	8:507$125
Motores, dynamos e canalisação electrica	3:717$290	31:951$756	35:669$046
Machinismos diversos para officinas	1:718$880	18:424$497	20:143$377
Total	22:917$200	460:888$817	483:806$017

Bitola de 1,m 00 pela Bitola de 1,m 60

DESIGNAÇÃO	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Luz electrica São Carlos . .	2:090$100	563$118	2:653$218
Caldeira para officinas . . .	2:078$380	1:686$520	3:764$900
Gerador e canalisação electrica.	68$220	931$585	999$805
Carretão para conduzir locomotivas	643$340	244$469	887$809
Modificação de officinas . . .	—	1:682$573	1:682$573
Machinismos diversos para officinas	2:792$820	2:891$304	5:684$124
Total	7:672$860	7:999$569	15:672$429

No quadro que se segue ver-se-á a distribuição dessas quantias nos dois ultimos annos de 1908 e 1907.

	PESSOAL	MATERIAL	TOTAL
Em 1908	30:590$060	468:888$386	499:478$446
Em 1907	35:964$210	94:884$406	130:848$616
1908 Mais	—	374:003$980	368:629$830
1908 Menos	5:374$150	—	—

Os empregados da Locomoção, em geral, cumpriram com zelo as suas obrigações e tenho muita satisfação em apresentar a todos os meus agradecimentos pelo auxilio que prestaram ao bom andamento do serviço.

5 de Maio de 1909.

Alfredo Williams.

VI

Almoxarifado

Fornece esta repartição, com séde em Jundiahy, todos os materiaes necessarios ás diversas repartições da Companhia Paulista e aos depositos succursaes, estabelecidos em Campinas e Rio Claro, junto ás officinas da bitola estreita.

Todas as compras são, em geral, feitas mediante concorrencia, pedindo-se, por carta, preços ás diversas casas do extrangeiro, de Campinas, S. Paulo e Rio de Janeiro.

Durante o anno de 1908, o almoxarifado teve o seguinte movimento:

DEBITO

Valor de Materiaes existentes em 1.º de janeiro de 1908		1.922:575$812
Directamente do extrangeiro		1.645:646$355
Comprado nos mercados de Campinas, S. Paulo e Rio de Janeiro, a saber:		
Carvão de pedra	189:750$450	
Dormentes	124:492$617	
Impressos e objectos de escriptorio.	75:614$804	
Lenha	920:358$006	
Madeira nacional	91:443$418	
Diversos	681:379$454	2.083:038$749
Proveniente das officinas		239:371$200
Total do debito.		5.890:632$116

CREDITO

Materiaes fornecidos ás diversas repartições da Companhia:		
Por conta do custeio		4.182:413$546
Materiaes fornecidos ás officinas para fundição e outras obras necessarias ao supprimento dos depositos.		82:426$300
Materiaes cedidos a outras Companhias e particulares:		
Material velho	22:943$840	
Material novo	18:659$657	41:603$497
Restituição de direitos		198:908$113
Valor de materiaes existentes em 31 de dezembro de 1908		1.385:280$660
Total do credito.		5.890:632$116

No fim do anno procedeu-se a minucioso e rigoroso balanço no Almoxarifado e deposito, pesando, medindo e contando todos os materiaes, conforme a sua natureza.

O resultado foi o mais lisonjeiro possivel, sendo tanto as sobras como as faltas, em quantidade insignificante e todas justificadas. E' digno de louvor o Almoxarife, sr. Carlos E. de Azevedo Marques Filho, pelo zelo com que dirige todo o serviço a seu cargo .

O sr. Azevedo Marques, que era o Chefe de Deposito de Rio Claro, foi nomeado Almoxarife, em substituição ao sr. Horacio Rodrigues Lavras que pediu demissão do cargo, no dia 21 de fevereiro.

VII

Pessoal

Continúa todo o pessoal em geral a prestar com dedicação bons serviços á Companhia. Cabe aqui, e o faço com a mais viva satisfação e cheio de profundo reconhecimento, agradecer mais uma vez aos dignos amigos e companheiros, chefes das diversas repartições, a direcção intelligente, zelosa, solicita e economica, que a ellas têm dado, e a seus ajudantes, bem como a todos os diversos empregados, a elles directamente subordinados, o muito efficaz auxilio que me têm prestado.

Manteve a Companhia, no serviço de custeio de suas linhas ferreas, durante o anno de 1908, um effectivo médio de 3.861 empregados, assim discriminados:

	Numero de empregados		Proporção por cento
	Total	Por um kilometro	
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado.	126	0,119	3,2
Trafego e Telegrapho	1.447	1,368	37,5
Locomoção	1.165	1,101	30,2
Linha e Edificios	1.123	1,061	29,1
Total	3.861	3,649	100,0

(1) Comprehende tambem o pessoal que faz a baldeação das cargas em trafego mutuo, procedentes das destinadas ás linhas Itatibense, Mogyana, Araraquara e Dourado, e de cujo pagamento ellas compartilham.

VIII

Accidentes

Occorreram durante o anno diversos descarrilamentos, quasi todos em trens de cargas ou em manobras, sem maior importancia por não terem produzido avarias de monta no material rodante ou na via permanente. Alguns delles provocaram atrazos de trens e mesmo baldeação para os trens de passageiros pela consequente interrupção passageira da linha.

Cumpre mencionar, entretanto, o accidente verificado no kilometro 18, do tronco da bitola de 1,m60, pouco além da estação de Louveira, na madrugada do dia 18 de dezembro.

Devido a uma tromba d'agua cahida nessa madrugada romperam-se dois açudes situados nas proximidades da linha e as suas aguas vieram ter com impetuosidade a um boeiro localizado mais ou menos no kilometro 18, o qual não podendo dar vasão ao excessivo volume d'agua foi minado na sua capa, acarretando o desmoronamento de cerca de 25 metros de aterro, cuja altura é no ponto referido de 14 metros.

Em virtude de tal accidente o trafego de trens de cargas foi suspenso, soffrendo os passageiros baldeação, situação essa que durou até o dia 28 de dezembro, em que ficou normalizado o trafego geral.

Durante os dias de interrupção, dez, foi construida uma ponte provisoria com cavalletes de madeira e viga metallica

Os accidentes pessoaes foram em numero reduzido durante o anno de 1908, em sua quasi totalidade provocados pela imprudencia das proprias victimas.

São assim discriminados:

Ferimentos: — Empregados, 6; passageiros, 6; pessoas extranhas, 9.

Mortes: — Empregados, 1; passageiros, 1; pessoas extranhas, 6.

Jundiahy, Maio de 1909.

F. de Monlevade

Inspector Geral